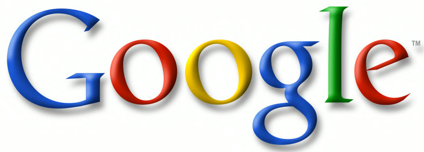
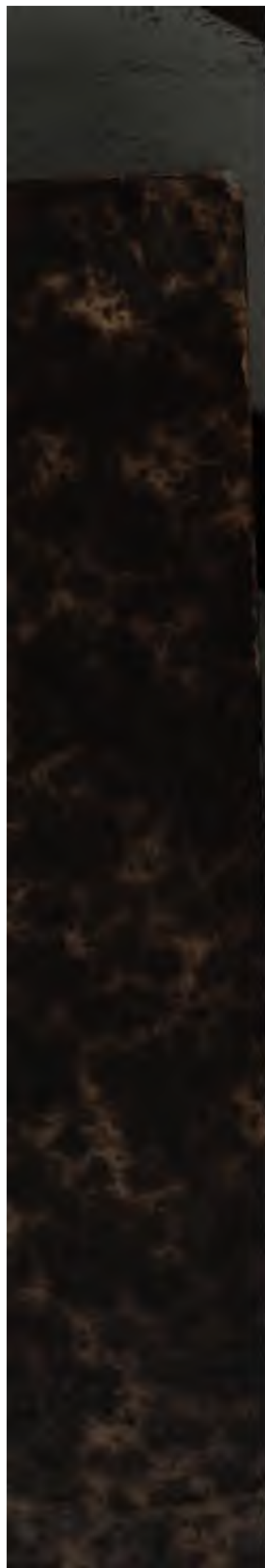
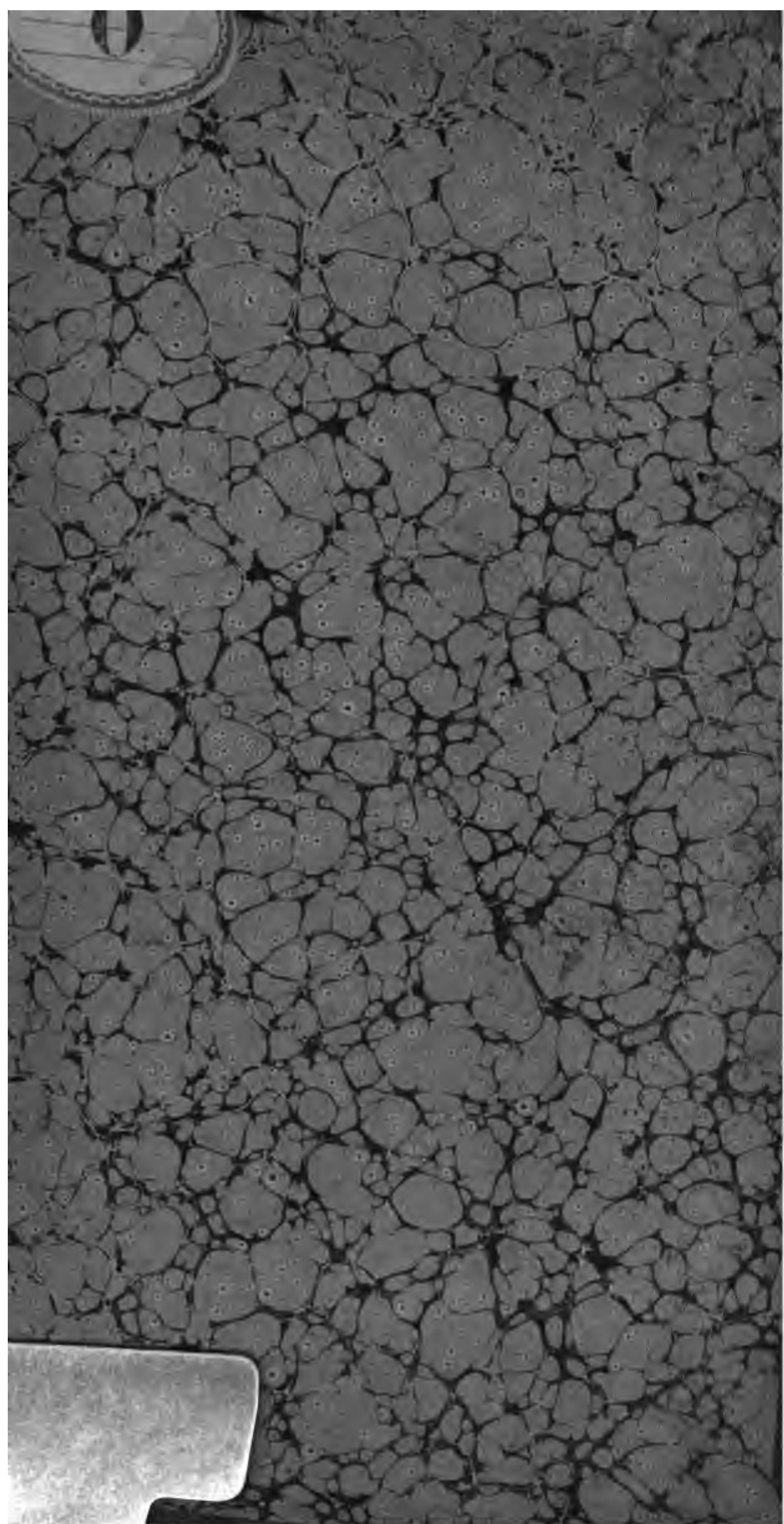
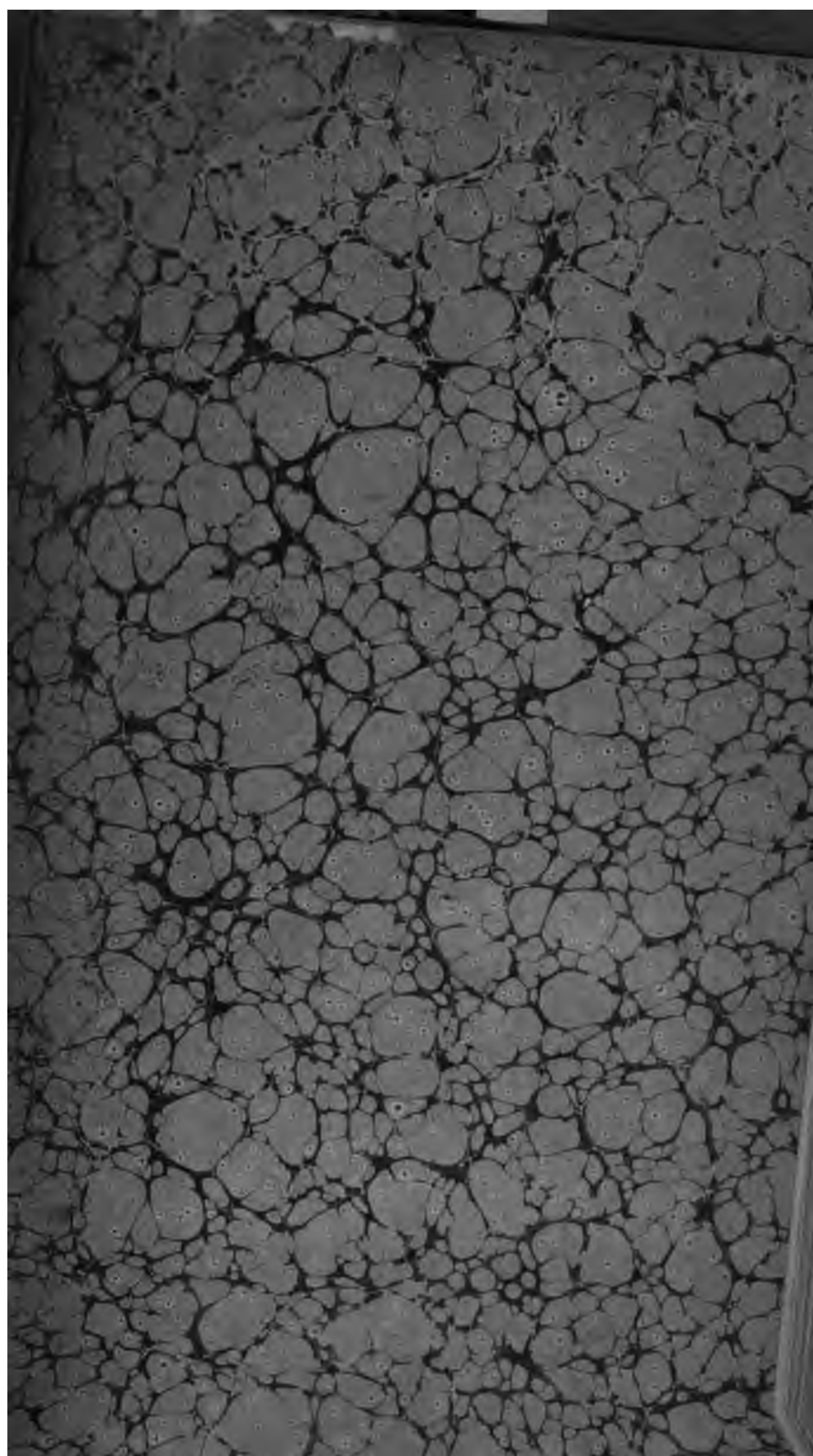
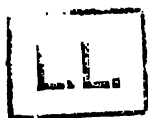










LE

DROIT MARITIME

INTERNATIONAL

LE

DROIT MARITIME

INTERNATIONAL

Corbeil. — Typ. et stér. de Crété.

LE

DROIT MARITIME

INTERNATIONAL

CONSIDÉRÉ DANS SES ORIGINES

ET

DANS SES RAPPORTS AVEC LES PROGRÈS DE LA CIVILISATION

PAR

EUGÈNE CAUCHY

ANCIEN MAITRE DES REQUÊTES, ANCIEN GARDE DES ARCHIVES DE LA CHAMBRE DES PAIRS

OUVRAGE COURONNÉ

PAR L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

Mare, naturâ, omnibus patet.
ULPIEN.

TOME PREMIER



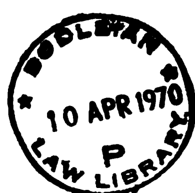
PARIS

GUILLAUMIN ET CIE, LIBRAIRES

Éditeurs du Journal des Économistes, de la Collection des principaux Économistes,
du Dictionnaire de l'Économie politique, du Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation, etc.

RUE RICHELIEU, 14.

1862


BODLEIAN
10 APR 1970
P
LAW LIBRARY

AVANT-PROPOS.

Le droit international est une science toute moderne. C'est comme le couronnement et le chef-d'œuvre de la civilisation chrétienne. Pour le droit civil, pour la philosophie, pour l'histoire, nous avons nos maîtres dans l'antiquité. La Grèce et Rome nous ont laissé, dans ces diverses branches des sciences morales et politiques, des modèles que l'on n'a pas encore surpassés, des noms dont la gloire, loin de décliner, semble rajeunir chaque fois que renaissent les fortes études et que l'esprit humain atteint un développement nouveau. Mais la science du droit international était à peine en germe dans ces admirables écrits que nous ont transmis les anciens âges : elle a pris naissance il y a quelques siècles seulement, je dirais presque, parmi nous, car ce fut à l'époque où les sociétés dans lesquelles nous vivons prenaient elles-mêmes la forme dernière que nous leur voyons aujourd'hui.

On peut dire de cette science que ses progrès sont le produit et le résumé de tous ceux que la civilisation, la morale, la saine philosophie, la politique humaine et modérée ont faits en Europe et dans les autres parties du monde soumises à son influence, depuis le moyen âge jusqu'à nos jours. Il n'en est pas, en effet, de la

science dont nous parlons comme de celles qui, pour avancer, n'ont besoin que des méditations solitaires d'un savant ou d'un sage : ce ne sont pas là de ces questions qui n'agitent que la paisible enceinte d'une école, d'une académie, d'un barreau. Le droit international se compose à la fois de principes et de faits. Pour mettre en lumière ces principes, pour en apercevoir la liaison, pour en déduire logiquement les conséquences, il fallait des hommes d'étude et de savoir, de conscience et de génie, un Grotius, un Bynkershoeck, un Wolf, un Leibniz, un Montesquieu. Mais qu'eût été ce progrès écrit de la science, sans ceux qui s'accomplissaient sur la grande scène des affaires de l'Europe et du monde, et dont l'honneur revient aux hommes d'État en qui le patriotisme n'a pas étouffé le sentiment de l'humanité, aux souverains qui ont mis l'ambition de faire le bien au-dessus de celle des conquêtes, aux peuples enfin qui, adoptant pour ligne politique la modération et l'équité, ont su, dans la paix ou dans la guerre, dans la bonne ou dans la mauvaise fortune, se porter les défenseurs de la justice et du droit. Car il y a deux manières de servir cette noble cause : procurer son triomphe quand on est fort ; souffrir pour elle, sans perdre courage, à l'heure de la faiblesse et de l'abandon. Quel admirable exemple que celui du peuple Danois persistant à soutenir les droits des neutres entre l'incendie de sa flotte et le bombardement de sa capitale, pendant qu'en son nom le comte de Bernstorf formulait ces droits d'une main si ferme ! Il y a, dans chaque siècle, des époques né-

fastes où, en présence de certains faits d'une audace heureuse mais coupable, la conscience hésite et se trouble. Mais, le nuage passé, la justice reparaît avec un éclat nouveau [1]. Après ces jours où les droits des neutres étaient méconnus, délaissés, trahis, un dédaigneux silence sembla longtemps la seule concession qu'on pût obtenir de l'Angleterre; mais enfin est venu le jour de la réparation et du progrès; la France, au Congrès de Paris, a montré qu'il y a certaines victoires qui ne se remportent que par la paix. La force des armes n'eût jamais arraché à l'Angleterre la reconnaissance des principes qu'elle a librement acceptés comme gage d'alliance et comme bienvenue d'amitié. C'est de ce point de vue élevé qu'il faut envisager l'histoire du droit des gens; ce n'est point d'année en année, c'est de siècle en siècle qu'il faut mesurer ses progrès. Si, en présence de ce qui reste à faire encore, le découragement était près de nous gagner, rappelons-nous dans quelle confusion se trouvaient tous les principes lorsque Grotius entreprit de rechercher s'il pouvait exister une science du droit des gens. « Je voyais par toute la chré-« tienté, disait-il, une licence effrénée de guerres qui « ferait honte aux barbares mêmes; un entraînement

[1] La civilisation ne décrit point un cercle parfait et ne se meut pas en ligne droite. Elle est sur la terre comme un vaisseau sur la mer : ce vaisseau, battu par la tempête, louvoie, revient sur sa trace, tombeau-dessous du point d'où il est parti; mais enfin, à force de temps, il rencontre des vents favorables, gagne chaque jour quelque chose dans son véritable chemin, et surgit au port vers lequel il avait déployé ses voiles. (Chateaubriand, *Etudes historiques. Exposition.*)

« à courir aux armes sous les prétextes les plus futiles,
« et à ne tenir, dans la guerre, aucun compte des lois
« soit divines soit humaines, comme si un mani-
« feste de guerre suffisait pour déchaîner tous les
« crimes[1] ! »

Nos yeux, sans doute, ne sont plus affligés par le spectacle de tant de guerres: mais notre cœur se serre, notre raison s'alarme à la vue du sourd travail que recouvre un calme apparent. L'Europe est en paix, mais des ferments de révolution et de haine existent presque partout au sein des nationalités plaintives ou frémissantes. Les rois s'en vont, les traités se déchirent, le pouvoir se déplace, toutes les colonnes sur lesquelles reposait l'édifice social semblent ébranlées ou croulantes; et pour justifier les ruines que l'on a faites, celles que l'on voudrait faire encore, on proclame l'avénement d'un droit nouveau. C'est ici qu'il importe de se recueillir en soi-même et de se demander si le droit, cette règle éternelle et divine, est, comme le fait humain, sujet à disparaître ou à changer; si, après avoir marché en avant pendant dix siècles, dans une voie où chacun de ses pas avait marqué un progrès civilisateur, l'Europe chrétienne doit tout à coup s'arrêter, jeter bas son drapeau, en chercher un autre; comme si les vieux principes du juste et de l'injuste, la bonne foi, le respect des

[1] Videbam, per christianum orbem, vel barbaris gentibus pudendam bellandi licentiam : levibus aut nullis de causis ad arma procurri, quibus semel sumptis, nullam jàm divini, nullam humani juris reverentiam, planè quasi uno edicto ad omnia scelera emisso furore. *De jure belli ac pacis. Prolegomena.*

traités, celui des serments, la fidélité dans les alliances, avaient fait leur temps et devaient céder la place à des principes nouveaux, qui, apparemment, au lieu de résister aux entraînements des passions, y prendraient leur point d'appui, mobile, violent, capricieux comme elles.

Le moment, sans doute, est opportun et solennel pour jeter un regard rétrospectif sur les origines et sur l'histoire du droit des gens qui a servi de base à la grande confédération des États chrétiens, pour montrer comment les progrès de ce droit avaient devancé ou suivi le développement de la civilisation et l'adoucissement des mœurs; grâce à quels principes les relations internationales étaient moins qu'autrefois à la merci des passions haineuses ou cupides; les guerres tendaient à devenir plus rares et moins violentes, les alliances plus stables et moins soupçonneuses : quels étaient, en un mot, les résultats déjà obtenus par une paix européenne de quarante années, quels étaient ceux que l'on pouvait espérer encore.

Des questions aussi graves étaient dignes assurément d'être proposées, comme sujet de concours, par l'Académie à laquelle appartient parmi nous la direction des hautes études « morales et politiques » : mais le sujet a semblé trop vaste pour pouvoir être à la fois embrassé tout entier. Dans un premier concours, ouvert en 1836, prorogé jusqu'en 1840, l'histoire des progrès du droit des gens avait été limitée quant à l'époque dont les concurrents avaient à s'occuper. C'était seulement à partir de la paix de Westphalie qu'ils devaient présenter

l'exposé des progrès de ce droit. Dans e concours plus récemment ouvert (1854-1862), ce n'est plus sur le point de départ, mais sur le sujet lui-même qu'a porté la limite posée par l'Académie. Elle a voulu que la partie du droit des gens dont l'intérêt est le plus actuel, dont la théorie est la plus logique et la plus simple, dont l'influence sur les affaires du monde se fait le mieux sentir dans notre siècle, le droit international de la mer, fût traitée à part; et, livrant cette fois aux recherches des concurrents les champs du passé et presque ceux de l'avenir, elle leur a demandé « une appréciation raisonnée de l'histoire et des progrès du droit « maritime depuis son origine jusqu'à nos jours. » Cette manière plus large de poser la question nous invitait à développer librement notre pensée [1].

Toute moderne que soit la science du droit des gens, elle a son fondement dans la loi naturelle, que Dieu lui-même a gravée dans le cœur de l'homme en le créant à son image. Avant qu'on eût donné à cette science sa forme et son nom, elle existait déjà dans son double principe, qui est la justice et l'humanité : sous ce rapport, son origine se confond avec celle de tout droit parmi les hommes. Partout où a fleuri le culte de la justice et des lois, partout où, dans les rapports de peuple à peuple, se sont produits des actes publics de

[1] M. Wheaton, après avoir écrit, pour le concours de 1836-1840, son *Histoire des progrès du droit des gens depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jours*, a reconnu l'utilité de faire précéder cette histoire d'une *Introduction sur les progrès antérieurs du droit des gens.*

générosité, de modération, d'impartiale équité, on peut recueillir quelque notion première de la science du droit des gens, quelque fait acquis à son histoire. Le droit romain en est un exemple. Ce n'est pas assurément au point de vue où nous nous plaçons aujourd'hui que les jurisconsultes de Rome envisageaient le droit maritime. Parce qu'ils mêlaient quelquefois le mot de « droit des gens » à leurs réponses juridiques sur des questions de droit privé ou de droit public intérieur de l'Empire romain, il ne faut pas croire qu'ils eussent deviné, et bien moins encore accepté nos théories chrétiennes sur l'indépendance mutuelle des peuples et sur leur égalité parfaite devant la loi divine; mais, par cela seul qu'ils cherchaient dans le droit naturel l'origine de toute justice, et qu'ils avaient fait de ce droit l'étude la plus exacte et la plus savante dont les monuments nous soient restés, ils avaient trouvé spontanément quelques-uns des principes qui servent de base, dans nos siècles modernes, à ce droit international dont eux-mêmes ne soupçonnaient pas les développements futurs. L'axiome d'Ulpien : *Mare, naturâ, omnibus patet,* n'a-t-il pas, ce semble, résumé d'avance en quatre mots tant de volumes écrits depuis un siècle sur la liberté des mers et le droit des neutres! D'où vient donc que ce *droit césaréen*, comme Selden le nommait par ironie, énonce, en ce qui touche l'usage de la mer, le seul principe libéral et vrai; tandis que l'Angleterre, cette terre classique de la liberté politique et civile, a posé si longtemps pour base de son droit des gens maritime, le principe

de l'asservissement des mers, c'est-à-dire le contre-pied de la vérité comme de la justice? La raison en est facile à saisir. Le jurisconsulte romain, prenant l'équité naturelle pour guide, et ne faisant, pour ainsi dire, du droit international qu'à son insu, à l'occasion d'une question de droit privé [1], n'avait le jugement faussé par aucun préjugé de nation. Le publiciste anglais, au contraire, laissant de côté le droit primitif de la nature, en cherchait un qui pût s'accommoder aux intérêts de son orgueil national, suivant cette remarque de Montesquieu :

« L'empire de la mer a toujours donné, aux peuples « qui l'ont possédé, une fierté naturelle : parce que, « se sentant capables d'insulter partout, ils croient « que leur pouvoir n'a pas plus de bornes que l'o- « céan [2]. »

Tel est le double aspect sous lequel l'histoire du droit international maritime va se présenter à nous. Nous y verrons sans cesse le droit des gens de la nature, c'est-à-dire celui de la justice et de la vérité, en lutte avec un prétendu droit des gens, faussé par l'orgueil, par l'ambition, par l'intérêt. Cette lutte est beaucoup plus marquée dans le droit des gens maritime que dans le droit des gens continental, par deux raisons : la première est celle que Montesquieu nous indiquait tout à l'heure. La division du sol continental en États multiples, jointe au principe moderne de l'équilibre des puissances européennes, empêche que tel ou tel peuple

[1] Voyez plus loin, p. 179. — [2] *Esprit des Lois,* livre XIX, chap. 27.

ne puisse former sérieusement le projet d'assujettir à sa domination tous les autres. Il y aurait trop de frontières à renverser, trop d'intérêts coalisés à combattre. Mais la mer étant restée dans l'état de nature, comme « un bien sans maître» , la pensée d'y régner sans partage peut venir au peuple qui se sent le plus fort par sa marine, le plus puissant par ses alliances, le plus riche par son commerce. Il faudrait que ce peuple fût bien sage pour ne pas se laisser prendre à l'ambition de saisir ce sceptre qui semble toujours vacant parce qu'il ne doit jamais être occupé; et comme on ne peut essayer de s'en emparer sans faire violence au droit naturel, la puissance qui affecte l'empire des mers sera conduite par l'intérêt à se forger un droit des gens favorable à ses prétentions, et, par suite, contraire aux principes d'indépendance mutuelle, de modération, d'équité, dont se compose le droit des gens de la nature. L'autre raison pour laquelle la lutte que je pourrais appeler du bien et du mal, est plus apparente et plus tranchée dans le droit des gens maritime que dans le droit des gens continental, c'est que, pour cette dernière partie du droit international, le progrès dû à la civilisation chrétienne a commencé beaucoup plus tôt et n'a pas rencontré certains obstacles dont nous parlerons ailleurs, en sorte que les questions fondamentales de ce droit sont déjà, pour la plupart, résolues dans le sens de la justice et de l'humanité. Celles qui restent à résoudre ne se rapportent pas à des principes assez arrêtés pour devenir l'objet d'un concert presque unanime de vœux et d'efforts de la part

des peuples de la chrétienté. Ainsi, la théorie de l'équilibre européen ne peut se formuler en une définition rigoureuse et absolue. Il y a plus d'une manière de comprendre cet équilibre; et puis les appréhensions de l'Europe se porteront tantôt au centre, tantôt au nord ou au midi, suivant, par exemple, que la maison d'Autriche ou celle de France paraîtra nourrir de trop ambitieux projets. On n'a pu s'entendre davantage sur le droit d'intervention par voie de guerre, ce moyen pratique d'appliquer la théorie de l'équilibre, car la nature du remède paraît à plusieurs non moins effrayante que celle du mal qu'il s'agit de prévenir. Dans le droit des gens maritime, au contraire, les questions sont largement posées, nettement comprises. La *liberté des mers*, est, chacun le répète, le but qu'il s'agit d'atteindre. Ce mot, qui caractérise si bien l'objet principal de la lutte, suffit aussi pour en marquer la grandeur. Si, dans l'ordre civil, la moindre atteinte tyranniquement portée à la liberté d'un citoyen éveille tant de généreuses sympathies et devient quelquefois chez un peuple l'occasion de résistances si terribles, comment une liberté qui intéresse tous les peuples du monde, qui est le gage de leur commune indépendance, ne serait-elle pas revendiquée ou défendue avec énergie? Mais de même qu'à l'intérieur des États on voit le mot de *liberté* servir de drapeau tour à tour à des opinions plus ou moins avancées suivant les temps et suivant les lieux, de même aussi la « liberté des mers » est une formule qui exprime, de siècle en siècle, un degré différent de progrès.

A mesure que la civilisation se développe et s'affermit, la signification de ce mot fécond semble aussi s'élargir et s'étendre. Les premiers tyrans de la mer furent les pirates : on la crut libre lorsqu'elle fut affranchie de leurs brigandages. Mais, au sortir du moyen âge, s'élevèrent des prétentions à une tyrannie en quelque sorte plus odieuse, car elle invoquait le droit pour fonder sa domination maritime. A l'époque où Grotius écrivit, en faveur de l'indépendance des peuples, cette consultation célèbre qu'il intitula *Mare liberum*, la liberté des mers consistait à revendiquer, pour toutes les marines commerçantes de l'Europe, le droit de naviguer au travers de l'Atlantique et de prendre part à ce commerce des deux Indes dont les Espagnols et les Portugais prétendaient s'attribuer le monopole par privilége d'invention, de concession pontificale et de conquête : elle consistait, d'autre part, à dénier à l'Angleterre un droit exclusif à la possession des mers que ce peuple qualifiait d'annexes à son territoire, et affichait la prétention de *fermer* [1], si bon lui semblait, à toutes les nations du monde. Cette cause, Dieu merci, est maintenant gagnée. Le libre passage à travers les mers britanniques, comme à travers l'immensité de l'Océan, n'est plus, pour ce qui concerne le temps de paix, contesté, que je sache, par personne. Le terrain de la question a donc changé : ce n'est plus sur la liberté commerciale de la mer en temps de paix, mais sur la faculté de continuer le commerce

[1] V. ci-après, t. II, p. 92 et suivantes, l'analyse du *Mare clausum*, de Selden.

maritime en temps de guerre qu'a porté, depuis un siècle, ce que je pourrais appeler l'effort du combat. Jamais, en effet, les armes du droit et de la raison, d'un côté, celles du sophisme et de la violence, de l'autre, ne furent aiguisées pour une lutte plus opiniâtre et d'un succès plus disputé. Et cependant on avait évité jusqu'ici de poser, pour ainsi dire, la question tout entière. On n'avait touché qu'une de ses faces, celle qui concerne les droits des neutres; mais, depuis longtemps, quelques esprits élevés avaient compris que le principe de la liberté du commerce maritime, en temps de guerre, avait une portée plus grande encore, et que l'adoucissement de la guerre, sous l'influence des idées philosophiques et chrétiennes, pénétrant un jour plus avant dans le droit international maritime, pourrait protéger, par un progrès nouveau, le commerce des parties belligérantes elles-mêmes.

Dans le discours prononcé pour l'installation du conseil des prises, en 1800, M. Portalis faisait ressortir avec netteté par quels liens intimes de logique ces deux causes se tenaient l'une à l'autre, par quelles raisons de politique et de prudence on les avait en quelque sorte disjointes, en ajournant celle dont le progrès des mœurs n'avait pas encore suffisamment préparé le succès.

« La guerre, disait-il, est une relation d'État à État, « et non d'individu à individu. Entre deux ou plusieurs « nations belligérantes, les particuliers dont ces nations « se composent ne sont ennemis que par accident : ils

« ne le sont point comme hommes, ils ne le sont pas « même comme citoyens : ils le sont uniquement comme « soldats.

« Rendons justice à notre philosophie, qui, d'après « ces vérités premières, a plus d'une fois invité les « gouvernements de l'Europe à stipuler, dans leurs « traités, la liberté et la sûreté du commerce pendant « la guerre, le respect pour les productions des arts et « pour toutes les propriétés particulières; mais la po- « litique, qui n'est pas le droit politique, s'est refusée « jusqu'ici aux conclusions de la philosophie.

« Il faut même convenir que la théorie en apparence « la plus parfaite n'est pas toujours la plus convenable « dans la pratique. La maxime du sage doit être, non « de chercher le mieux absolu, que les choses et les « hommes ne comportent peut-être pas, mais ce mieux « relatif qui est toujours à notre portée, qui est indi- « qué par l'expérience et qui sort des principes de la « raison assortis aux besoins de la société.

« Dans la nouvelle position que la boussole et la dé- « couverte de l'Amérique ont donnée au monde, ce sont « principalement nos relations commerciales qui de- « viennent la source de nos guerres. C'est presque tou- « jours pour des intérêts bien ou mal entendus, pour « des idées bien ou mal conçues de commerce, que l'on « ensanglante la terre.

« Il faudrait donc opérer une grande révolution dans « les choses et dans les opinions avant que d'en espérer « une dans la politique.

« On peut croire, d'ailleurs, que l'interruption du « commerce entre les nations belligérantes produit le « bien de lier, dans chaque gouvernement, les dangers « du citoyen aux dangers de la patrie; de communiquer « à l'intérêt général toute l'énergie de l'intérêt person- « nel; de décourager, par l'épuisement prévu des res- « sources, l'ambition des conquêtes ou celle d'une vaine « gloire; de modérer la pétulance des projets par le sen- « timent des maux qu'ils entraînent; de mettre l'in- « quiétude des citoyens qui souffrent, aux prises avec « les fantaisies des magistrats qui gouvernent; enfin, « de rendre les gouvernements plus circonspects à « commencer la guerre et plus disposés à la ter- « miner.

« Au surplus, quoi que l'on puisse penser de la ques- « tion : si le commerce doit être interrompu, ou s'il « doit demeurer libre entre les puissances belligérantes, « il est du moins certain que les nations neutres, tant « qu'elles ne prennent aucune part à la guerre, doivent « continuer à jouir de tous les avantages de la « paix [1]. »

Prenant pour guide ce sage conseil, nous nous étions mis nous-même en garde contre cette impatience de désir qui, sans tenir compte de l'état des esprits et des faits, voudrait devancer la marche de l'humanité et provoquer témérairement dans la politique européenne un progrès qui ne serait pas mûr encore. Nous nous

[1] Procès-verbal de l'installation du conseil des prises, le 14 floréal an VIII.

demandions si ce ne serait pas déjà un suffisant honneur pour l'époque où nous sommes d'avoir, sous les auspices de la France, fait admettre les droits principaux de la neutralité au nombre de ces règles fondamentales du droit des gens qui pourront bien encore être violées ou méconnues parmi la confusion des guerres et le choc des armes, mais dont l'autorité morale ne périra pas, car elle semblera désormais faire corps avec la civilisation elle-même. Les quatre articles contenus dans la déclaration du 16 avril 1856, nous paraissaient former à cet égard le complément glorieux de ces progrès du droit des gens maritime dont nous avions à raconter l'histoire, car ils sont l'expression vivante et vraie de ce qu'on désigne le plus communément, depuis un siècle, par les mots de *liberté des mers*.

Nous avons besoin d'expliquer ici comment, après de mûres réflexions, nous avons été conduit à formuler, sur la grande question de la liberté du commerce en temps de guerre, une opinion plus arrêtée.

Pendant que, renfermé dans le silence de l'étude, nous faisions effort pour nous tenir à l'écart du bruit des événements contemporains, ne prêtant l'oreille qu'à la voix de la conscience et de la raison, un certain courant d'idées et de faits, pénétrant le milieu dans lequel nous cherchions à nous recueillir, nous a fait voir le débat engagé de manière à présager une solution plus prochaine qu'on n'aurait pu le croire il y a six années.

Les termes de la question se sont éclaircis.

La proposition faite, au nom des États-Unis d'Amérique, d'affranchir de saisie la propriété privée naviguant sur mer, ne peut plus être considérée comme un expédient pour déguiser, sous forme d'appel à un chimérique progrès, un refus d'adhésion à des principes acceptés par tous les peuples chrétiens. Car il s'est trouvé que la lettre écrite par M. Marcy, au nom du président Franklin Pierce, en 1856, ne fait que reproduire un projet dont M. Middleton avait pris l'initiative, dès 1823, au nom du président Monroë[1].

Et d'ailleurs le même vœu a été exprimé (en 1858) par le gouvernement impérial du Brésil, bien que ce gouvernement ait donné son « adhésiôn pleine et entière » aux quatre principes de droit maritime établis par la déclaration du 16 avril : mais c'est « en conséquence de ces mêmes principes » que le Brésil demande aux puissances signataires du traité de Paris, « comme complé« ment de leur œuvre de justice et de civilisation, » de *placer sous la protection du droit maritime et à l'abri des attaques des croiseurs de guerre, toute propriété particulière inoffensive, sans exception des navires marchands*[2].

La question ainsi posée n'a pas été seulement discutée, comme thèse économique ou doctrinale, dans les débats journaliers de la presse européenne et, sous une

[1] V. ci-après, t. II, p. 376.
[2] Note de M. Da Silva Paranhas, du 18 mars 1858, annexée au Rapport à l'Empereur, du 12 juin 1858. Imprimerie impériale, p. 13 et 14.

forme plus solennelle, dans des séances publiques d'académie [1]; elle n'a pas été seulement l'objet d'adresses émanées de Chambres de commerce [2] ou de discours prononcés par des hommes d'État en dehors du Parlement [3]; elle s'est élevée, cette année même, à l'importance d'une motion politique faite à la Chambre des communes d'Angleterre, et qui n'a été retirée qu'après deux jours de discussion approfondie [4].

Une fois soulevées avec cet éclat, de telles questions entrent naturellement dans le domaine de la science. Leur examen contradictoire doit y marquer déjà un commencement nouveau de progrès.

Et, en effet, qui osera jamais dire d'une science humaine qu'elle ait atteint son dernier terme? Celles-là même dont l'origine se perd dans la nuit des temps ne

[1] Voir notamment dans les *Comptes rendus de l'Académie des sciences morales et politiques*, les remarquables discussions qui ont eu lieu, à la suite d'une lecture de M. Franck, au mois de sept. 1860, et auxquelles ont pris part M. Charles Giraud, M. Michel Chevalier, M. Hippolyte Passy, M. le procureur général Dupin, M. Adolphe Garnier, M. Wolowski et M. Pellat. (Livraison de janv. 1861, p. 125 à 156.)

[2] En 1859, la députation du commerce de Hambourg demandait la sûreté de la propriété privée, sur mer vis-à-vis des bâtiments de guerre des belligérants. (*Moniteur* du 11 décembre 1859.)

[3] Voir notamment le discours prononcé par lord Palmerston à la Chambre de commerce de Liverpool, le 10 nov. 1856.

[4] Proposition de M. Horsfall tendant à ce qu'il soit déclaré que « l'état de la loi internationale, en ce qui concerne les neutres et les belligérants, n'est pas satisfaisant et appelle la prompte attention du gouvernement. » L'orateur demandait « que la propriété privée fût dorénavant respectée sur mer. »

Appuyée par M. Cobden, M. Lidell, M. Bowyer, M. Lindson, etc. (Séances des 11 et 17 mars 1862).

Voir aussi un rapport fait au Sénat de France, par M. le baron de Lacrosse, au nom du comité des pétitions, inséré au *Moniteur* du 8 juin 1861.

reçoivent-elles pas chaque jour des perfectionnements inattendus? et lorsqu'on entreprend d'écrire l'histoire de leurs progrès dans le passé, n'est-ce pas en quelque sorte pour mettre sur la voie de leurs développements futurs? Où se porte même le plus vivement l'intérêt du lecteur, si ce n'est sur ces découvertes inachevées dont le succès, sans être assuré, se fait désirer et pressentir? A plus forte raison nous sera-t-il permis de jeter quelques regards en avant sur l'avenir d'une science qui date à peine de quelques siècles, et qui, presque contemporaine de nos sociétés modernes, doit suivre et refléter leurs progrès!

Ici, d'ailleurs, se présente une considération importante.

Les progrès du droit des gens ne sont pas de ceux qui s'accomplissent quelquefois par une découverte soudaine, comme il arrive dans les sciences mathématiques ou naturelles. Dans les sciences politiques et morales, tout dépend de l'accord des volontés, qui ne s'obtient que par la persuasion des esprits. Il faut donc, avant qu'un progrès se réalise, qu'il soit d'abord préparé par la discussion des principes, mûri par l'étude des faits, approuvé par la saine raison et qu'il gagne à sa cause la politique elle-même: c'est alors seulement qu'il peut être soumis à l'épreuve décisive de l'expérience.

Pour ce qui concerne spécialement le droit des gens maritime, ne peut-on pas dire que la partie la plus considérable de la sci ence est celle qui prépare etprovoque de nouveaux progrès? Tantôt ce progrès consistera à

prendre une généreuse initiative en faveur d'une cause juste qui semblait perdue, en faveur d'un principe vrai que personne n'osait encore développer et soutenir. Tantôt il s'agira de terminer, au contraire, par une sorte d'assentiment du monde entier, un débat qui durait depuis des siècles. Et remarquons ici comment ces progrès s'enchaînent. Quand on fait passer dans le droit des gens conventionnel la conséquence la plus rapprochée d'un principe vrai, on prépare en même temps l'adoption de telle autre conséquence qui n'était pas moins juste en elle-même, mais qui, se trouvant plus à distance, laissait, entre elle et le principe, un pas intermédiaire à franchir.

Ainsi, le respect du pavillon neutre aura conduit à l'abolition de la course; puis, à son tour, l'abolition de la course pourra conduire au respect de la propriété privée, même sur navires ennemis. Mais ce n'est pas par un simple raisonnement de froide logique qu'on peut donner quelque idée de la manière dont ces progrès du droit international seront devenus possibles dans nos sociétés modernes. Il faut ici rapprocher les principes de droit de tous les autres principes dont le développement a produit le dernier état de la civilisation chrétienne. Certains progrès, que nous aurons à observer dans le droit des belligérants, ne seront, en réalité, qu'une suite des changements heureux qui se seront développés dans les relations pacifiques et commerciales des peuples. La mer ne conservera ses franchises en temps de guerre qu'autant que le commerce aura conquis les siennes en temps de paix.

INTRODUCTION

PRINCIPES DE DROIT NATUREL APPLICABLES AU DROIT DES GENS, ET SPÉCIALEMENT AU DROIT MARITIME INTERNATIONAL.

La plus belle conquête de l'homme est d'avoir maîtrisé ce terrible élément qui semblait mis pour borne à son domaine, et qui, au contraire, est devenu, par les prodiges de l'art naval, la grande voie du commerce et le lien de la civilisation pendant la paix, mais trop souvent un champ de luttes désastreuses durant la guerre. Heureux les peuples que la Providence a dotés d'un territoire fertile baigné par de vastes mers, car ils possèdent à la fois les deux sources principales de la richesse et de la force ! Mais gloire à ceux dont la sagesse et le génie ont utilisé ces dons précieux, non-seulement au profit de leur grandeur nationale, mais aussi au profit de la justice et de l'humanité !

Nous ne séparerons pas ces points de vue dans notre étude. Ce serait peu de rechercher par quels persévérants efforts l'homme a pu découvrir, au sein des mers, ces routes mystérieuses que la main du Créateur y avait tracées [1] ; comment, hasardant sa vie sur une écorce fragile, il a d'abord franchi la largeur d'une anse, puis s'est éloigné du rivage, puis a pris possession d'une île voisine, puis s'est confié peu à peu aux profondeurs d'un océan ; comment il a transformé sa nacelle en barque, sa barque en navire, remplacé son aviron par une voile, et contraint les vents à devenir les auxiliaires de sa téméraire entreprise, jusqu'à ce que la découverte de la vapeur

[1] Domine, dedisti in mari viam. *Sapient.*, 14, 3.

l'ait mis en possession d'un moyen inespéré de braver les vents eux-mêmes, et l'ait rendu maître de l'espace, comme la boussole lui avait permis d'assurer ses pas sur l'abîme.

Étendant plus loin nos regards, nous relierons l'histoire de la mer à celle de l'humanité; les progrès de la navigation se rattacheront, pour nous, à la diffusion de la race humaine sur les continents et sur les îles, puis à la marche de la civilisation et au développement du commerce, ce grand promoteur de l'industrie. A la suite des premiers navigateurs partis de l'Orient, nous verrons le flambeau des sciences répandre sa lumière sur nos contrées occidentales, et des rejetons vigoureux, transplantés dans un sol vierge, y dépasser quelquefois en grandeur l'arbre même qui les a portés. Le commerce maritime sera partout la base solide de la richesse, et par elle de la splendeur et de la puissance : le sceptre des mers, qui n'était d'abord qu'un roseau, passera de main en main, grandissant toujours. Puis à l'approche de nos temps modernes, la découverte du nouveau monde ouvrira, pour les conquérants superbes de ces riches contrées, une ère de prospérités inouïes : mais le jour viendra où, ces colonies lointaines se transformant à leur tour en puissants États, la jeune Amérique entrera dans le concert des peuples civilisés, où la vieille Europe demeurera, par sa force comme par ses alliances, le centre et la tête du monde agrandi.

Cependant, quelle que soit l'importance de ces points de vue, le but principal de notre étude sera de faire ressortir le progrès du droit dans une matière qui, plus qu'aucune autre, a été abandonnée, dans l'origine, aux abus de la force et aux caprices du hasard.

Mais ici un autre ordre d'idées s'ouvre pour nous : avant d'étudier les faits du dehors, il nous faut rentrer en nous-même, et méditer sur les principes de ce droit qui a, dans la conscience humaine, son premier type.

Le bruit qui se fait autour de nous dans les villes, nous empêche souvent de prêter l'oreille à cette voix intérieure de la conscience : mais, dans le calme de l'Océan, l'homme, seul

en face de lui-même, doit sentir se réveiller, au fond de son âme, l'instinct religieux et moral. Les grandes scènes de la nature qui se déploient sous les yeux des navigateurs, les rappellent à l'idée de Dieu, en leur parlant de sa justice, comme de sa grandeur et de sa bonté. Vienne l'orage, leur premier besoin ne sera-t-il pas une aspiration vers Dieu par la prière ? Il semble donc que les notions du juste et de l'injuste, obscurcies quelquefois par nos préjugés, par nos usages, par notre civilisation elle-même, doivent se retrouver simples et vives dans ces rapports de l'homme, longtemps isolé sur la surface des mers, avec un autre homme qui vient peut-être d'échapper ainsi que lui à un pressant danger.

Rechercher et préciser ces notions primitives, pour en déduire logiquement les principes qui, des généralités du droit naturel, nous conduiront pas à pas jusqu'à l'établissement des règles spéciales relatives au droit maritime, tel sera l'objet de cette *Introduction.*

Nous aurons ensuite à comparer ces principes aux faits de l'histoire : car ce n'est pas un simple résumé de doctrine et de théorie que nous nous proposons d'écrire : c'est un *exposé des origines et des progrès du droit maritime international dans ses rapports avec l'état de civilisation des différents peuples.*

Pour apprécier ces progrès, nous diviserons notre travail par époques, et non par nature de matières : ce sera moins un traité didactique qu'un récit.

Toutefois, comme dans cette route où nous allons entrer il nous importe de ne pas marcher à l'aventure, comme c'est vers un but assuré qu'elle doit nous conduire, nous pouvons dès à présent poser quelques jalons sur le chemin, nous pouvons surtout fixer du regard ce but auquel nous devons tendre : et puisque les progrès que nous aurons à étudier consistent dans une certaine comparaison des faits, des conventions, des usages avec les règles rigoureuses de la justice, élargies quelquefois par des tempéraments charitables, il semble utile de rappeler d'abord sommairement quelles sont ces règles de justice, quels sont ces tempéraments d'équité.

§ 1er. — Du Droit en général.

Dans l'ordre physique, la perfection relative de chaque être consiste dans un certain rapport de convenance qui existe entre cet être et la fonction qu'il doit remplir.

De même, dans l'ordre moral, le « droit » ou la rectitude (ce qui est exprimé par le même mot, *rectum*) consiste dans un certain rapport de convenance de nos actions avec notre nature [1].

Mais ce qui fait la différence de l'ordre moral à l'ordre physique, c'est que ce rapport de convenance qui, au physique, se retrouve toujours le même comme résultat forcé d'une loi divine, peut, dans l'ordre moral, être troublé par le fait de la volonté libre de l'homme.

De là vient aussi qu'à l'idée de « droit, » se rattache naturellement une idée d'obligation morale, de devoir, qui n'existe pas pour les fonctions des êtres, animés ou non, dont le monde physique se compose.

Nous ne dirons ici qu'un mot de la discussion plus subtile que profitable qui s'était engagée entre de profonds penseurs pour savoir jusqu'où il fallait remonter pour avoir la notion exacte de l'obligation et du devoir; si l'on devait considérer « l'obligation morale » comme sortant, toute seule, d'une manière suffisante et complète, de la convenance de telle ou telle action avec notre nature; ou si, pour donner à l'obligation son complément et sa force, il fallait la considérer comme se rattachant à une volonté supérieure, c'est à savoir à l'ordre de Dieu qui, nous ayant créés pour observer cette loi, nous récompensera de l'avoir suivie, nous punira de l'avoir méconnue.

Toute la question, en définitive, se réduisait à savoir si,

[1] Τὸ προσαρμόζον, τὸ πρέπον : quæ sunt humanæ naturæ congruentia. (Grotius.)

Ab essentiâ atque naturâ hominum tanquam fonte derivantur. (Wolf.)

On ne saurait chercher ce fondement (celui du droit naturel) ailleurs que dans l'essence et la nature de l'homme, en considérant la convenance ou la disconvenance des actions avec cette essence et cette nature. (Vattel.)

en théorie, on peut momentanément faire abstraction de la notion de Dieu, lorsqu'on considère et qu'on analyse sa plus belle œuvre, qui est la conscience humaine; mais à la condition de revenir à cette notion d'un Dieu rémunérateur du bien et vengeur du mal, lorsque, admettant la supposition, malheureusement trop réelle, que « l'honnête et l'utile » ne se rencontrent pas toujours ensemble dans la pratique de la vie, on voudra trouver une sanction positive au droit naturel.

Leibniz lui-même, après avoir employé les ressources de sa dialectique puissante à combattre la thèse soutenue par Puffendorf et Barbeyrac, ne semble-t-il pas convenir de la vanité de cette querelle lorsqu'il dit :

« Il faut avouer pourtant que ceux qui ne sont point par-« venus à ce point de perfection (de faire le bien pour l'a-« mour de Dieu et du prochain, et de trouver du plaisir dans « leur action même) ne sont « susceptibles d'obligation » « que par l'espérance ou la crainte, et que c'est surtout dans « l'attente de la vengeance divine qu'on trouve une nécessité « pleine et entière, et qui ait de la force par rapport à tous « les hommes, d'observer les règles de la justice et de l'é-« quité [1]. »

Pourquoi donc essayerions-nous de séparer par la théorie deux notions qui en réalité n'en font qu'une, puisqu'il est impossible, d'une part, que ce que Dieu veut soit autre chose que la justice, et d'autre part, que ce qui est juste ne soit pas voulu par Dieu? Ne manquerait-il pas quelque chose à cette

[1] Voir à la suite de la traduction des *Devoirs de l'homme et du citoyen* de *Puffendorf*, par Barbeyrac, la lettre de Leibniz intitulée *Jugement d'un anonyme sur l'original de cet abrégé.*.

Voir aussi l'*Essai sur le fondement du droit naturel*, mis par de Vattel en tête de son ouvrage intitulé : *le Droit des gens ou Principes de la loi naturelle.*

Voir enfin les *Principes du droit de la nature et des gens*, par Burlamaqui : dans l'*Avertissement* mis en tête de cet ouvrage par M. Dupin (dans son édition de 1820), on lit ce qui suit :

« La raison nous révèle l'existence d'un être intelligent, distinct de la matière. Par sa nature, il a le droit de commander et de « faire naître » l'obligation, etc. »

majesté de la justice et du droit, si, après les avoir considérés comme le dernier terme des actions de l'homme, on ne les voyait s'élever encore pour se perdre en Dieu comme en leur origine et leur fin[1]?

L'idée de « droit » conduit d'ailleurs, par une connexion nécessaire, à l'idée de « loi » : or, quand même on pourrait à la rigueur disputer sur le premier terme, en considérant la justice comme une « convenance », comme une « qualité » abstraite de certaines actions, de même que le « beau » est un attribut de certains êtres, comment arriverait-on jamais à séparer le second terme, celui de « loi », de l'idée d'un « législateur » ? et suivant la remarque de Burlamaqui, « entre nations égales et sans supérieur, il n'y a que Dieu qui puisse « donner des lois. »

Mais s'il fallait encore une autre raison pour rattacher le principe de l'obligation et du droit à la pensée d'un Dieu législateur et juge, le sujet même qui nous occupe va nous la fournir. Quand on étudie le progrès du droit des gens dans son développement et dans ses causes, qui pourrait n'être pas frappé de l'influence qu'a exercée, sur les parties les plus importantes de ce droit, l'esprit du Christianisme, c'est-à-dire ce grand fait (religieux et moral à la fois) d'une connaissance plus parfaite qu'ont eue les hommes de la volonté de Dieu par rapport à certaines règles de justice et de charité?

Dans le système qui fait dériver le principe de l'obligation des convenances seules de notre nature, on n'est pas aussi à l'aise pour donner à ce fait considérable l'importance qui lui appartient, car on ne peut dire, d'une manière absolue, que

[1] Burlamaqui (p. 384, t. I de l'édition de M. Dupin) conclut en ces termes : « Ce que nous venons de dire se réduit à ceci : 1° La raison étant la première « règle » de l'homme, elle est aussi le premier principe de la « moralité » et la cause immédiate de toute obligation primitive.

« 2° Mais l'homme étant, par sa nature et par son état, dans une dépendance nécessaire du Créateur, qui l'a formé avec dessein et avec sagesse, et qui, en le créant, s'est proposé de certaines fins, la « volonté » de Dieu est une autre règle des actions de l'homme, un autre principe de moralité, d'obligation et de devoir. »

le rapport de convenance ou de disconvenance entre telle ou telle action et la nature primitive de l'homme ait changé; mais la loi divine, source de l'obligation et du devoir, nous ayant été mieux connue par suite de la révélation religieuse qui a ravivé les lumières affaiblies de la conscience, l'influence de cette connaissance plus parfaite sur le progrès du droit devient, dans notre système, plus facile à sentir et à comprendre.

Soit que nous cherchions avec Grotius et Wolf le principe du droit naturel dans la sociabilité [1], soit que donnant avec Domat un nom chrétien à ce même principe, nous fassions sortir de l'amour du prochain ou de la « charité », la règle primitive des actions humaines, toujours est-il que, pour définir nos devoirs envers autrui, nous devons considérer quelle est la nature, quelle est l'étendue des rapports établis par la loi divine ou par l'ordre providentiel entre les membres du genre humain.

Pour simplifier cette étude, faisons encore ici un rapprochement entre les moyens employés par Dieu pour maintenir l'harmonie dans la création matérielle, et ceux par lesquels il entretient l'admirable bienfait de la société parmi les hommes.

C'est en groupant ensemble tant d'êtres divers dont la création se compose, en les rapprochant sans les confondre par genres, par espèces, par familles, que la nature établit cette indéfinissable variété de rapports qui fait l'ordre merveilleux de notre univers.

De même, dans l'ordre moral, avec quelle sagesse la Providence n'a-t-elle pas gradué ces rapports qui non-seulement changent de proportion et de nature suivant le sexe et l'âge, mais qui se groupent, se resserrent ou s'étendent dans le cercle plus ou moins vaste de la famille, de la cité, de la nation, de la terre entière, cette « grande cité », comme Wolf l'appelle (*maxima civitas*).

De là une triple division du droit naturel en « droit privé »,

(1) Naturalis juris mater est ipsa humana natura quæ nos, etiamsi re nullà indigeremus, ad societatem appetendam ferret. » (Grotius, *De jure belli ac pacis*. Prolegomena, p. 3.)

« droit public » et « droit des gens » ou « droit international[1] », suivant que l'on considère les rapports privés des hommes, isolément ou en famille, les rapports de chaque homme ou de chaque famille avec le gouvernement de la cité, enfin les rapports des diverses cités ou nations, l'une avec l'autre.

Remarquons tout de suite que dans cette expression, droit « des gens », la traduction « latinisée » du mot *gentium* a reçu, pour ce seul cas, droit de cité dans notre langue, tandis que partout ailleurs notre mot « gens », dans ses acceptions variées, ne désigne jamais que des particuliers et non un corps de nation ou de pays. Nous pourrions ajouter que, par une singularité non moins bizarre, ce mot latin, si religieusement respecté qu'on n'a pas osé le traduire en français, désignait le plus souvent chez les jurisconsultes romains une chose toute différente de ce que nous entendons par *jus gentium*, ou « droit des gens ». Le pluriel *gentes* pour les Romains, comme le pluriel גוים pour les Hébreux, loin d'être un terme de rapprochement et d'accord, était un terme d'exclusion par lequel le peuple-roi, comme le peuple élu de Dieu, séparait sa cause de celle des « nations », c'est-à-dire les Hébreux de celle des « Idolâtres » et les Romains de celle des « Barbares ». Le *jus gentium* des Romains était donc, à proprement parler,

[1] Le terme de « droit international » que l'on a tiré du titre latin donné par Zouch à son ouvrage : *Juris inter gentes explicatio*, remonterait par cette origine à deux siècles. Cependant d'Aguesseau, n'osant pas encore l'adopter, hasardait l'expression suivante : « droit entre les nations. » (t. I, p. 444). Jérémie Bentham a introduit le mot « international law » dans la langue anglaise. Ce mot a passé depuis dans la nôtre, et cependant il n'est pas encore universellement reçu dans l'usage, tant, en fait de mots, les inventions même les plus heureuses ont peine à se faire pardonner leur nouveauté. Nous emploierons de préférence l'expression « droit international » qui se définit elle-même et supprime ainsi toute équivoque; mais la force de la coutume est telle qu'elle nous entraînera souvent à nous servir encore du vieux mot de « droit des gens », surtout lorsque nous aurons à rapporter les distinctions admises par d'anciens auteurs, car l'exactitude historique semble nous faire un devoir de les citer dans la langue de leur temps et non dans celle du nôtre. Rappelons ici que dans le concours ouvert en 1836, l'Académie elle-même avait posé la question en ces termes : Quels sont les progrès qu'a faits le « droit des gens » depuis la paix de Westphalie?

cette portion des « droits civils » dont ils reconnaissaient l'usage à tous les hommes, comme ils attribuaient certains « droits naturels » aux animaux eux-mêmes.

Cette question reviendra plus tard; mais quant à présent, c'est au point de vue moderne et chrétien que nous continuons à poser quelques principes.

Entre les trois branches du droit que nous avons distinguées tout à l'heure, le droit privé, le droit public, et le droit international ou droit des gens, c'est avec le premier que le troisième offre évidemment le plus d'analogie.

Le « droit public » a ce caractère particulier qu'il règle les rapports de personnes inégales entre elles, quant au rang et à la puissance; ce sont des rapports de supérieur à inférieur, de magistrat à justiciable, de prince à sujet, et *vice versâ*.

Dans le « droit privé », au contraire, sauf les distinctions temporaires ou accidentelles résultant de la puissance paternelle, du sexe ou de l'âge, c'est sur l'égalité mutuelle des individus que se fondent les rapports qui servent de base au droit naturel.

Une situation analogue se retrouve dans le « droit international » où nous voyons les différents peuples traiter, d'égal à égal, l'un avec l'autre : car si la liberté est l'attribut inséparable de chaque membre de la grande famille humaine, à plus forte raison est-elle le partage de ces agrégations de familles qui composent la « personne morale » d'un peuple [1].

Mais entre particuliers faisant partie d'un même État, il y a une autorité commune, celle de la loi : un moyen habituel de terminer les différends, la juridiction des tribunaux; tandis qu'entre nations indépendantes, la liberté n'est pas seulement relative, elle est absolue et ne reconnaît ni supérieur ni loi positive. La seule loi que les peuples soient obligés de respecter, la seule autorité qui les lie, c'est, d'une part, cette loi naturelle qui, de sa hauteur, domine et régit la conscience publique comme la conscience privée, et, d'autre part, les engagements qu'ils ont volontairement contractés; car à côté du

[1] Wolf. *Jus gentium*, Præf.

« droit de la loi » (nous avons expliqué que pour les peuples, ce mot ne peut s'entendre que de la « loi de nature »), il y a le « droit des contrats », c'est-à-dire la loi que chaque contractant s'est faite à lui-même par un légitime usage de sa liberté. *Stare pactis* est la devise de la loyauté, pour les peuples comme pour les particuliers et pour les familles.

On voit par là la distinction des deux éléments dont le droit international se compose.

L'un est le droit immuable, absolu, fondé sur la nature des choses, sur la justice, ou (ce qui revient au même, comme nous l'avons vu tout à l'heure) sur la « loi de Dieu » : loi indépendante de la volonté des hommes, qui ne comprime point l'exercice de leur liberté, mais qui les lie dans le for de la conscience.

L'autre droit est mêlé de fait, et participe ainsi à la nature diverse, mobile, variable des actes qui l'ont produit : c'est celui qui résulte des conventions et des traités, des coutumes et des usages.

Les auteurs donnent à chacun de ces droits des noms qui expriment leurs différents caractères. Ils appellent le premier « droit des gens naturel » parce qu'il a son fondement dans la nature (*dicitur jus naturale, si ad originem spectes*)[1]; « droit des gens interne » parce qu'il oblige les nations dans le for intérieur de la conscience (*quatenus scilicet in conscientiâ gentes obligat*)[2]; enfin dans le même sens on l'appelle aussi « droit des gens nécessaire » ou « immuable », c'est-à-dire aux obligations duquel nul peuple ne peut équitablement se soustraire (*hæc enim obligatio quæ à lege naturæ oritur necessaria et immutabilis est* [3]).

Quant au droit fondé sur des engagements réciproques, on lui réserve le nom de « droit des gens positif » ou « pragmatique », parce qu'à la différence du droit naturel, il résulte de choses ou de faits que chacun peut connaître et voir : on

[1] Wolf. Præf., p. 2.
[2] Wolf. Proleg., § 4.
[3] Wolf. Proleg., § 6.

l'appelle encore « droit des gens arbitraire » ou « volontaire », parce qu'il est le produit de la volonté et du libre arbitre des nations (*quod à voluntate gentium ortum trahit* [1]); et comme cette volonté peut être ou tacite et présumée, ou formellement exprimée dans des actes, on divise le « droit des gens volontaire » en « droit des gens conventionnel » proprement dit ou « droit pactice », c'est-à-dire écrit dans des conventions, pactes ou traités (*jus pactitium quod ex pactis oritur* [2]), et en « droit des gens coutumier » ou consacré par les usages que certains peuples observent entre eux comme une sorte de droit.

Il y a bien encore une autre acception que, sur l'autorité de Wolf, on a quelquefois donnée à ce mot de « droit des gens volontaire », en désignant par là une sorte de droit qui, sans être tout à fait le droit des gens naturel, ne serait pas non plus le droit des gens conventionnel ou coutumier, mais consisterait dans certaines restrictions apportées à la rigueur du droit des gens naturel, par un consentement présumé de tous les peuples, ou de la majorité la plus saine d'entre eux, au moyen d'une « fiction » de droit qui les ferait considérer comme ayant arrêté, d'un commun accord, de modifier en quelques points la loi naturelle, pour l'accommoder à la faiblesse de la condition humaine suivant les lumières de la droite raison [3].

Oui, sans doute, il faut bien le reconnaître, quelle que soit la force obligatoire de cette loi qui parle à la conscience des peuples, il y a des cas où l'on ne peut agir suivant la rigueur absolue du droit naturel. Les nations les plus justes seront parfois réduites à souffrir en silence certaines pratiques, certains faits que la conscience n'approuve pas, que peut-être

[1] Wolf. Proleg., § 22.

[2] Wolf. Proleg., § 23.

[3] Quia in civitate maximâ pro voluntate omnium gentium habendum, in quod consentire debent, si ductum naturæ secutæ, ratione rectè utantur... « fingi » potest rector civitatis maximæ qui ductum naturæ secutus, recto rationis usu definit quænam gentes inter se « pro jure » habere debeant, etsi gentium juri naturali non per omnia serviat, nec in totum ab eo recedat... Jus gentium « voluntarium » dicimus quod ex notione civitatis maximæ derivatur, consequenter quasi ab ejus rectore « ficto » definitum, ac ideo à voluntate gentium profectum intelligitur. (Wolf. Proleg., § 21 et 22.)

même elle condamne. Mais pour expliquer cette impuissance, il n'était pas besoin de recourir à une abstraite et périlleuse théorie qui semblerait tout confondre, le droit naturel et le droit arbitraire, la fiction et la vérité. Que deviendrait l'autorité souveraine de la conscience, si l'on prétendait soumettre ce qu'elle aura décidé au contrôle d'une puissance, apparemment supérieure, que l'on appelle la raison? Combien n'est-il pas plus simple et plus juste d'appliquer au droit international un principe emprunté au droit civil, et de dire que toute obligation « interne » du droit des gens naturel ne donne pas naissance à un droit « externe » ou parfait ; et que les seules obligations parfaites produisent le droit de contraindre ceux qui, étant tenus de ces obligations, se refusent à les remplir. Au moyen de cette distinction qu'adopte Vattel, le droit naturel reste dans tous les cas maître souverain de la conscience : les limites du bien et du mal ne sont pas déplacées; mais le respect dû par toutes les nations à la liberté de chaque peuple empêche quelquefois qu'elles ne prennent en main la défense de ce qui serait plus humain et plus juste, dans les cas où aucun droit parfait n'a reçu d'atteinte.

Concluons donc, avec Barbeyrac, Burlamaqui, de Martens, qu'il n'y a que deux sortes de droit des gens, le droit des gens de la nature ou de la conscience et celui des conventions ou des faits, l'un qui s'étend à tous les peuples, à tous les temps et à tous les lieux, et que, par ce motif, on a qualifié de « droit des gens universel » (*jus gentium universale*), l'autre qui est restreint, comme les faits eux-mêmes, à certains peuples et à certaines circonstances de temps ou de lieu, et qu'on a nommé, pour cela, « droit des gens particulier » (*jus gentium particulare* [1]).

Avoir ainsi réduit la définition des deux parties dont le droit

[1] Il y a, dans ce sens, pour l'Europe autant de droits des gens particuliers (droits publics extérieurs) qu'il y a de relations particulières de tel État de l'Europe avec tel autre, soit d'une autre, soit de la même partie du globe. (*Précis du droit des gens moderne de l'Europe*, par de Martens. 1821. Introduction, § 6.)

international se compose, à ces deux termes, représentant des idées si simples, le « droit » et le « fait », n'est-ce pas avoir préparé d'avance la réponse à la dernière question de principe qui se présente à nous, celle de savoir lequel de ces deux droits doit prévaloir sur l'autre ?

Citons à cet égard de nobles paroles écrites par un publiciste qui a pris pour guide dans ces difficiles matières la droiture de son cœur.

« Il n'arrive que trop souvent, dit M. de Rayneval, qu'on « veut fonder le droit des gens sur des faits : de cette manière « chaque fait nouveau, chaque nouveau traité pourrait intro« duire une nouvelle doctrine, donner de nouvelles règles aux « nations... Mais les préceptes éternels de la justice ne se « plieront jamais à cette prétention ; ils conserveront toujours « leur priorité en dépit des novateurs. Sans doute il peut « s'introduire des maximes nouvelles, de nouveaux usages ; « mais s'ils touchent au sort des nations, à leur indépendance, « à leur conservation, à leur prospérité, c'est au droit des gens « à les caractériser, c'est à lui à décider s'ils sont justes ou « s'ils sont des abus, des actes de prépotence [1]. »

Telle est la maxime à laquelle nous devons nous arrêter : telle est la juste limite qu'il convient d'imposer à la puissance des faits ; et cependant qui pourrait ne pas reconnaître, avec Georges de Martens, la part légitime, non-seulement d'attention, mais « d'autorité » en quelque sorte « déclarative » ou « supplétive » qui leur est due dans certaines matières accessoires où la notion du droit semble obscure ou incomplète.

La lumière de la raison, la voix de la conscience, voilà

[1] *Institutions du droit de la nature et des gens*, t. I, p. 9.

M. Portalis a dit dans le même sens :

« Le droit ne naît pas des règlements, mais les règlements doivent naître du droit. » (*Conclusions au Conseil des prises : affaire du navire* la Statira, 6 *thermidor* an VIII. Azuni, t. II, p. 450.)

M. de Rayneval nous paraît aller trop loin, lorsqu'il ajoute :

« Il ne se présente « rien » dans la pratique du droit des gens qui n'ait été prévu et préjugé par la théorie, par les « préceptes éternels de la justice... » (*Institutions du droit de la nature et des gens*, t. I, p. 10.)

quel doit être notre flambeau, quel doit être notre guide; mais si la flamme de ce flambeau vacille, si sa lumière est quelquefois si faible que, dans les matières du droit privé, l'homme, abandonné à lui-même, hésiterait alors sur la nature du devoir, s'il n'avait une loi positive pour fixer ses doutes, un juge humain pour redresser ses erreurs, comment les nations qui sont, l'une vis-à-vis de l'autre, sans juge et sans loi, n'auraient-elles pas besoin de se concerter, de s'entendre sur l'application de certains principes, de sortir ainsi de l'état vague, précaire, indéfini qui produit le doute, l'hésitation, la crainte, pour arriver à une définition nette et précise de leurs obligations et de leurs droits[1]?

A ce point de vue, ce serait se faire une idée peu exacte du « droit des gens positif » ou « conventionnel » que de distinguer par trop son objet et son but de ceux du « droit des gens de la nature », quand cet objet et ce but sont bien souvent et devraient être toujours les mêmes.

Disons plutôt avec Vattel :

« Il est des choses justes et permises par le « droit des gens « nécessaire », dont les nations peuvent convenir entre elles, « ou qu'elles peuvent consacrer et fortifier par les mœurs et la « coutume.

« Il en est d'indifférentes sur lesquelles les peuples peuvent « s'arranger comme il leur plaît par des traités, ou introduire « telle coutume, tel usage qu'ils trouvent à propos. »

Mais ajoutons avec le même auteur, que « c'est en les com-« parant aux règles du droit des gens naturel, qu'on peut dis-« tinguer les conventions ou traités légitimes de ceux qui ne

[1] Pour peu que deux nations se fréquentent et veuillent établir un commerce suivi, la simple loi naturelle ne saurait plus leur suffire. Différents motifs doivent les engager, tantôt à mitiger la rigueur de la loi naturelle, tantôt à déterminer les points douteux, ou à régler ceux qu'elle passe sous silence, tantôt même à s'écarter de cette réciprocité de droits que la loi universelle établit également pour toutes les nations. C'est l'ensemble de ces déterminations qui forme le « droit public extérieur » ou « droit des gens positif », propre, particulier et arbitraire de ces deux nations. (*Précis du droit des gens moderne de l'Europe*, par de Martens. Préliminaires, § 6.)

« le sont pas, et les coutumes innocentes et raisonnables de « celles qui sont injustes et condamnables [1]. »

Que ces principes généraux soient applicables au droit des gens maritime comme au droit des gens continental, c'est ce qu'il est impossible de méconnaître, car ces deux parties du droit des gens universel dérivent également des sources que nous venons d'indiquer. Mais s'il y a des règles qui leur sont communes, d'autres au contraire ont pour objet certains rapports de peuple à peuple qui se présentent spécialement, soit au point de vue maritime, soit au point de vue continental.

Nous exposerons d'abord les règles communes aux diverses branches du droit international ou droit des gens.

§ 2. — Principes de droit naturel applicables au droit international.

Suivant la pensée de Pascal et de Domat, la science du droit a cela de commun avec les sciences exactes qu'elle s'appuie sur un petit nombre d'axiomes fondamentaux, dont la vérité n'a pas besoin d'être démontrée car elle se fait sentir d'elle-même, et dont les conséquences les plus prochaines participent plus ou moins à cette évidence.

C'est seulement lorsqu'on arrive aux conséquences plus éloignées que les doutes commencent à naître, et qu'il devient nécessaire d'avoir recours au raisonnement pour les éclaircir.

Les règles fondamentales du droit des gens découlent immédiatement du principe de la sociabilité, et se rattachent au plan général de la Providence sur la formation de cette grande société qui s'appelle le genre humain.

En faisant naître l'homme dans un état de faiblesse et d'indigence, Dieu l'accoutume dès le berceau à chercher dans l'affection et l'appui d'autres hommes le supplément de sa force et le soutien de sa vie.

C'est dans l'organisation de la famille que l'enfant trouve

[1] De Vattel, *Le Droit des gens*. Préliminaires, p. 41-42.

d'abord ces secours variés dont il a tant besoin, secours de soins, de tendresse, de prévoyance, puis de conseil, de direction, d'autorité, qui le suivent pas à pas depuis sa naissance jusqu'au parfait développement de ses organes et de sa raison.

A l'âge où il devient homme, les liens de l'autorité paternelle se relâchent, et cependant, en comparaison des besoins nouveaux qu'il éprouve, sa faiblesse relative est la même : il a des droits à exercer, des devoirs à remplir, des passions à maîtriser. C'est alors que la société, cette seconde famille, lui offre le bienfait de sa protection, de ses magistrats, de ses lois.

Si le genre humain tout entier pouvait constituer un seul État, si les mêmes lois pouvaient le régir, il n'y aurait pas de droit des gens : le droit civil, le droit public intérieur suffiraient à régler tous les rapports privés et sociaux des hommes. Mais les nations s'étant divisées et multipliées par la diversité des intérêts, des mœurs, des climats, à mesure que la race humaine croissait et se partageait la terre habitable, il s'est établi des rapports de peuple à peuple, comme il y avait eu, dès l'origine, des rapports d'homme à homme, de famille à famille; et pour connaître et apprécier ces rapports nouveaux, on a dû considérer chaque nation comme une personne réelle et distincte.

De l'accord présumé des volontés, de l'union des forces individuelles sous un même gouvernement, se forme et se compose, comme d'une âme et d'un corps, cette « personne morale » qu'on nomme l'État, qui n'est pas seulement la représentation vivante et agissante d'un peuple, mais qui est bien en réalité ce peuple, se gouvernant lui-même ou ne faisant qu'un tout avec le souverain qui le dirige.

La théorie du droit des gens repose sur ce principe incontestable, que les êtres collectifs ou personnes morales qu'on nomme peuples, nations, États, sont, aussi bien que les personnes privées dont ils se composent, capables de droits et d'obligations, en rapport avec leur nature.

Or le premier droit que toute personne tient de la nature,

c'est évidemment celui de défendre son existence, ses biens, son honneur [1].

Le second, est le droit de travailler à son perfectionnement, d'étendre son bien-être par tous les moyens légitimes [2].

Mais, pour chaque peuple, ce droit trouve sa limite dans le droit réciproque dont jouissent les autres peuples, en vertu d'un troisième principe qui n'est pas moins évident que les deux premiers.

Ce principe, c'est que les diverses nations sont, l'une vis-à-vis de l'autre, dans un état normal d'égalité, de liberté, d'indépendance.

Elles sont « égales », non sans doute en population, en richesse, en puissance, mais en droits, en dignité morale et devant Dieu, comme les citoyens d'un même État sont égaux devant la loi [3].

Elles sont « libres » [4], mais dans le sens où tout être raisonnable est libre, c'est-à-dire libres de faire tout ce que la conscience (qui est la seule loi dans l'état de nature) ne défend pas; libres de chercher leur bien, mais en respectant le droit des autres.

Enfin, les nations sont « indépendantes », et c'est là surtout le caractère propre qui les distingue des familles ou autres associations de citoyens « dépendant » d'un même État.

Pour prendre rang dans ce qu'on appelle la « famille des peuples », pour constituer une personne dans le droit international, il n'est pas nécessaire qu'un État renferme tel ou tel nombre de citoyens, qu'il occupe telle ou telle étendue de territoire, qu'il ait tant de villes, tant de soldats, tant de vaisseaux : il ne faut qu'une seule condition, mais cette condition

[1] Quælibet gens se conservare obligatur. (Wolf. *Jus gentium*, c. 1, § 31.)

[2] Gens quælibet se atque statum suum perficere debet. (Wolf. *Ibid.*, c. 1, § 35.)

[3] Naturâ gentes omnes inter se æquales sunt. (Wolf. Prolegomena in *Jus gentium*, § 16.)

[4] Gentes spectantur tanquam personæ singulares « liberæ ». (Wolf. Prolegomena in *Jus gentium*, § 2.)

ne peut être suppléée par aucune autre : c'est qu'il ne soit pas dans la dépendance d'un autre État[1].

L'indépendance étant ainsi pour les peuples un attribut inséparable de leur nature, ou plutôt constituant leur essence même, il en résulte, comme première conséquence, que pour chacun d'eux, défendre son indépendance, c'est défendre son être et sa vie ; et, par suite, le droit de légitime défense, si restreint dans les définitions du droit privé, prend une bien autre extension dans le droit des gens.

Mais il y a une seconde conséquence, plus grave encore, que produit l'indépendance respective des peuples : c'est qu'ils n'ont entre eux aucun moyen d'obtenir justice d'un commun juge, puisqu'il est de leur essence de ne reconnaître au-dessus d'eux aucun pouvoir humain.

Et cependant, comme la justice est, pour les nations aussi bien que pour les particuliers, le plus impérieux des besoins, comme il n'y aurait plus de société, si le droit pouvait être impunément méconnu et foulé aux pieds[2], il faut bien qu'un moyen d'obtenir justice sorte, pour les peuples, de leur indépendance même[3].

Ce moyen étrange, mystérieux, terrible, qui répugne à l'humanité, et cependant la sauvegarde et la protége, qui semble toucher à la barbarie, et sans lequel pourtant toute civilisation serait bientôt compromise ou même éteinte, ce moyen dont le nom réveille à la fois tant de passions mauvaises et tant de nobles instincts, c'est la guerre.

Le « droit de guerre » est aussi indispensable pour la police extérieure des nations, que le droit de rendre la justice est indispensable pour la police intérieure de chaque État.

Et, sous ce rapport, le premier de ces droits n'est pas moins naturel, ni moins juste, ni moins respectable que le second.

[1] Quos nulla juris civilis tenet communio. (Grotius. *De jure belli*, lib. 1, c. 1, § 1.)

[2] Nulla est communitas quæ sine jure conservari possit. (Grotius. Prolegomena.)

[3] Ubi judicia deficiunt, incipit bellum. (Grotius. *De jure belli*, lib. 2, c. 1, § 2.)

Dans tous les deux, en effet, que voyons-nous? L'union du glaive avec le droit, c'est-à-dire de ce qu'il y a de plus fort avec ce qu'il y a de plus saint parmi les hommes.

Aussi, quand Grotius veut présenter le résumé du droit des gens, il intitule son célèbre ouvrage : *Du droit de guerre et de paix*.

Mais de même que du droit très-légitime et très-juste de rendre la justice, il peut sortir, dans la pratique, des jugements très-répréhensibles et très-injustes, de même il peut arriver que du droit de guerre, quoique très-juste et très-légitime en soi, on voie sortir des guerres d'une légitimité douteuse ou même d'une révoltante injustice.

Et comme il n'y a rien de plus inique, au monde, que la corruption de la justice, il n'y a rien de plus odieux qu'une guerre sans droit : car que devient l'emploi de la force séparé du droit? ce n'est plus que violence, iniquité, voie de fait brutale et barbare [1].

Or, quels sont les motifs qui, d'après les principes du droit naturel, peuvent légitimer la guerre?

Grotius, assimilant les « causes de guerres » aux « causes de procès civils », les distingue en deux classes, celles où il s'agit de prévenir l'injustice, et celles où il s'agit de la réparer [2].

Repousser une agression injuste contre le territoire, les personnes, les biens ou l'honneur;

Réclamer la réparation d'un dommage immérité, ou le paiement d'une juste dette;

Enfin tirer vengeance d'un grief légitime et suffisant;

Telles sont, suivant la définition des auteurs, les « justes causes » qui peuvent motiver l'exercice du droit de guerre [3].

[1] Qui bellum injustum gerit, prædo, invasor ac latro est. (Wolf. *Jus gentium*, § 778.)

[2] Quot actionum forensium sunt fontes, totidem sunt belli. Dantur autem actiones aut ob injuriam non factam aut ob factam. (Grotius, lib. 2, c. 1, § 2.)

[3] Plerique bellorum tres statuunt causas justas, defensionem, recuperationem rerum et punitionem. In quâ enumeratione, nisi vox recuperandi sumatur laxiùs, omissa est persecutio ejus quod nobis debetur. (Grotius. *Ibid.*)

Mais alors même que la guerre est juste, il faut qu'elle se fasse « justement », car elle a, comme la paix, ses droits et ses devoirs.

Les armes, dit un vieil adage, imposent silence aux lois, mais (comme l'explique si bien Grotius), aux lois ordinaires de la procédure et du « forum », à ces lois positives qui sont faites par les hommes pour les temps de calme, et non pas à ces lois immuables qui sont faites pour tous les temps par Dieu même [1].

Et cependant, il est dans la nature des choses que la guerre rende licites des actes qui, sans cette excuse, seraient défendus par les lois divines et humaines [2].

Le droit de justice qui, pour les souverains de la terre, va jusqu'à priver de la vie les coupables dont le crime appelle ce châtiment exemplaire, devient bien plus terrible encore dans ses effets, lorsque c'est la justice de Dieu qui, comme il arrive dans la guerre, a remplacé celle des hommes.

Ce n'est pas seulement la vie des coupables qui est mise alors à la merci du vengeur légitime de l'injustice; c'est la vie même des innocents s'ils font partie de ce peuple qui est responsable, en droit, de l'injustice dont on poursuit la vengeance; ou plutôt, comme nous l'avons déjà dit, le peuple entier ne formant, suivant le droit des gens, qu'une personne unique dans laquelle toutes les individualités s'absorbent et disparaissent, il suffit que cette personne morale soit coupable aux yeux de la justice internationale, pour que, dans la rigueur du droit, les actes de guerre, devenus licites contre le peuple entier, le deviennent également, par extension, contre les citoyens dont il se compose [3].

Quelque douloureuses que soient les conséquences de cette

[1] « Sileant » ergò « leges inter arma », sed civiles illæ et « judiciariæ », et pacis propriæ, sed non aliæ perpetuæ et omnimodis temporibus accommodatæ. (Grotius. Prolegomena, p. 5.)

[2] Jus gentium permittit multa... quæ jure naturæ sunt vetita. (Grotius. *De jure belli*, lib. 3, c. 4, § 15.)

[3] Lædere hosti hostem licet et in personâ et in rebus. (Grotius. *De jure belli*, lib. 3, c. 4, § 3.)

solidarité redoutable, la raison proclame que la légitimité du but peut légitimer, par suite, l'emploi des moyens indispensables pour l'atteindre [1].

Mais ce principe qui constitue le droit rigoureux de la guerre, en indique aussi la limite et la mesure. Car si le droit de guerre a été établi de Dieu pour procurer « un bien », et un bien d'un ordre supérieur à tous les autres biens, la justice; la guerre en elle-même est « un mal », et le plus grave de tous les maux, puisqu'elle déplace, par nécessité et pour un temps, les bases mêmes du juste et de l'injuste.

Disons donc bien haut que partout où cette nécessité, qui est l'excuse de la guerre, n'existe pas, ou vient à cesser par circonstance, que partout où la raison n'aperçoit plus de liaison légitime et directe entre le moyen et le but, les actes contraires à la loi naturelle conservent ou reprennent, dans la guerre, leur nature d'actes illicites et coupables [2].

Toute rapide que soit cette esquisse des droits de la guerre suivant la nature, nous devons y réserver au moins quelques lignes pour parler des alliances et de la neutralité.

Non-seulement les alliances des peuples dérivent du droit international, mais elles sont en quelque sorte la cause finale de ce droit, car si elles pouvaient s'étendre au genre humain tout entier, la paix, ce bien suprême de l'humanité, régnerait sans trouble dans l'univers.

Les liens du sang qui créent les familles, qui les perpétuent, qui les rapprochent et les rejoignent sans cesse dans la société

[1] Quæ ad finem juris consequendi sunt necessaria (necessitate sumptâ non secundùm physicam subtilitatem, sed moraliter), ad ea jus habere intelligimur. (Grotius. *De jure belli*, lib. 3, c. 1, § 2.)

[2] Qui bellum justum gerit, illi in bello licitum est sine quo jus suum ab adversâ parte consequi nequit : quod ad hunc finem consequendum non facit, illicitum est. (Wolf. *Jus gentium*, § 781.)

Le droit de guerre repose sur cette maxime fondamentale : « Faites à votre ennemi autant de mal qu'il est nécessaire pour le forcer d'être juste, mais ne lui en faites point au delà. » (Gérard de Rayneval. *Institutions du droit de la nature et des gens*, t. II, p. 80.)

civile, n'existent pas de peuple à peuple. Il y a bien les mariages entre maisons souveraines, qui sont un des moyens dont se sert la Providence pour faire profiter les nations elles-mêmes du bénéfice de ces bons rapports, de ces affections durables dont le mariage est la source primitive et féconde. Mais ce n'est là, dans l'histoire des peuples, qu'un moyen exceptionnel, et qui, trop souvent, au milieu des complications de la politique, perd de sa force et de sa vertu. Ce qui remplace les liens de la parenté parmi les peuples, ce sont les alliances, ces amitiés du droit des gens, moins nobles quelquefois, à leur naissance, que nos amitiés individuelles, puisque l'intérêt en est plus ordinairement le premier mobile : mais elles peuvent aussi devenir généreuses, quand il s'y mêle de mutuelles sympathies, ou de communs et glorieux souvenirs; et, dans ce cas, leur force et leur durée peuvent dépasser aussi la mesure ordinaire de nos amitiés privées. C'est, dit-on, au moment du besoin que les amis se reconnaissent et s'éprouvent. Or, quel est, pour les peuples, ce moment du besoin, si ce n'est la guerre? Un particulier, lésé dans sa considération ou dans ses biens, invoque des juges ; un peuple, blessé par une injustice, tire l'épée, en disant à ses alliés : Au secours. Les auxiliaires de chaque nation belligérante deviennent ainsi, à certains égards, les juges de cette grande querelle à main armée ; et ceux qui, en mettant leur glaive dans la balance, l'auront entraînée du côté de la justice, auront bien mérité de l'humanité, car hâter le triomphe du bon droit, c'est le plus sûr moyen d'abréger les guerres. Tel est, au point de vue moral, l'incontestable avantage qu'offrent les alliances offensives et défensives, quoiqu'elles aient pour conséquence, en élargissant le théâtre de la guerre, d'étendre à plus de nations à la fois les maux inévitables qu'elle entraîne.

Mais le bon droit n'est pas toujours tellement apparent, dans les guerres, qu'il frappe les yeux par son évidence ; et, pour suivre ici la comparaison de Grotius entre les causes des querelles publiques et celles des procès privés, il n'est que trop de guerres dans lesquelles les griefs allégués de part et d'autre

ne laisseraient peut-être que des doutes dans l'esprit d'un juge équitable, si l'indépendance respective des souverains ne permettait pas aux parties belligérantes de décliner tout arbitrage pour en appeler à leur épée. Même dans le cas où la cause qu'il soutient par les armes est évidemment juste, aucun souverain ne peut, à moins d'un traité formel, se prévaloir d'un droit parfait pour obliger d'autres peuples à lui servir de seconds dans le combat. Il est donc dans le droit et souvent dans le devoir des souverains dont ni les intérêts ni l'honneur ne se trouvent engagés dans la querelle, de conserver à leurs peuples, aussi longtemps qu'il est possible, le bienfait inestimable de la paix. Et, d'autre part, s'il est vrai que les traités qui terminent les guerres soient moins durables, et souvent moins justes, quand ils sont imposés par la force après la victoire, que quand ils sont ménagés par des concessions amiables et réciproques, n'est-ce pas un fait heureux et désirable qu'il y ait, en dehors de la lutte, des États nombreux et puissants, prêts à se poser, comme on disait autrefois, en « moyenneurs de la paix », lorsque le moment opportun sera venu [1] ? A la considérer sous ce rapport, la situation des peuples neutres devrait être toujours favorable et respectée. Mais cette sorte d'enivrement passager que cause la guerre, en surexcitant les passions comme les courages, empêche bien souvent les parties belligérantes, surtout lorsqu'elles sont ambitieuses et dominantes, de comprendre et d'apprécier l'impartialité tranquille avec laquelle les neutres continuent, au milieu du fracas des armes, leurs transactions accoutumées. On se laisse aller aisément à voir dans leur prudence un calcul intéressé, dans leur politique une attitude expectante, dans la protection qu'ils réclament pour leur commerce, une tendance à s'enrichir aux dépens des nations qui se font la guerre, en tirant profit de leurs communs besoins. C'est ainsi que nous expliquerons, dans la suite de cet ouvrage, pourquoi l'histoire de l'antiquité ne nous offre presqu'aucun exemple d'une neutralité réelle et

(1) Si tous les princes sont ligués les uns contre les autres, qui sera moyenneur de la paix ? (Bodin. *De la république*, édit. de Lyon, 1593, p. 793.)

durable ; mais cet examen nous conduirait à étudier les progrès de la civilisation moderne, quand nous devons nous renfermer ici dans le droit qui sort tout seul de la conscience et de la raison. A ce point de vue, pour juger quel intérêt mérite la cause des neutres, il nous suffit de considérer que cette cause, outre qu'elle est celle de la paix, est ordinairement aussi celle de la faiblesse et du droit contre l'abus de la force et de la puissance. Avant de définir les droits naturels des peuples neutres, rappelons, en quelques mots, les conditions auxquelles la neutralité peut exister.

Son nom dit assez quels sont les devoirs qu'elle impose. NEUTRARUM *partium esse;* NEUTRI *parti, belli causâ, favere,* comme dit Wolf [1]. N'être d'aucun parti, ne prendre aucune part aux choses de la guerre, n'envoyer ni troupes auxiliaires, ni armes ou subsides de guerre, à l'une ou à l'autre des nations belligérantes, mais continuer avec chacune d'elles les relations amicales, de commerce ou autres, qu'on entretenait précédemment, et rendre à toutes deux ces bons offices d'humanité qui sont dans le sentiment de la nature et que l'état de guerre même ne doit pas interrompre : tel est l'abrégé des devoirs généraux de la neutralité, d'après le droit des gens primitif. Les autres obligations particulières qui peuvent incomber aux peuples neutres se rattachent au droit conventionnel ou volontaire.

En retour de cette abstention complète, de cette impartialité bienveillante, le droit des gens naturel veut que les neutres soient respectés dans leurs personnes, leurs biens, leur indépendance : et en effet, ni le droit de guerre, ni l'excuse de la nécessité qui en est la suite et qui seule justifie l'attaque contre la personne et les biens de l'ennemi, ne pouvant être invoqués à l'égard des neutres, les principes ordinaires du droit de la nature continuent de les sauvegarder comme en temps de paix. Là où l'exception n'existe plus, la règle reprend son empire.

Lorsqu'il s'agit de guerres continentales, la limite des ter-

[1] Wolf. *Jus gentium*, §§ 672, 677.

ritoires sert naturellement de ligne de démarcation entre les droits des neutres et ceux des parties belligérantes, c'est-à-dire entre les droits de la paix et ceux de la guerre. Le privilége qui protége le territoire s'étend de droit à tout ce qu'il renferme, car nul ne pourrait, sans violer l'indépendance du peuple neutre, s'arroger le droit de visite ou de recherche au delà de ses frontières.

Ces droits des neutres étant parfaits de leur nature, puisqu'ils découlent du droit de légitime défense et de conservation de soi-même, il n'est pas douteux qu'au besoin leur maintien puisse être assuré, ou leur violation réprimée par la voie des armes. C'est ce qu'on appelle la « neutralité armée » ; c'est l'attitude qui convient aux grands États dont les souverains disposent de troupes suffisantes pour faire eux-mêmes respecter leurs droits. Cette force, qui manque individuellement aux États secondaires, peut se retrouver dans une alliance des neutres, capable quelquefois d'en imposer aux peuples en guerre qui voudraient abuser de leur puissance; et quant aux neutres qui, demeurant isolés, semblent abandonnés à leur faiblesse, ils ne sont pas pour cela dépourvus d'appui, car il leur reste celui du droit des gens, dont la voix peut bien être couverte quelquefois par le bruit des armes, mais qui finit toujours par triompher. L'indépendance des peuples y est aussi intéressée que la justice.

Le seul aspect consolant de la guerre (car la gloire éblouit, enivre, mais ne console pas), c'est qu'elle doit tendre à ramener et à raffermir la paix entre les peuples [1], et qu'elle peut les mettre en possession d'avantages dont ils eussent été privés sans elle : mais plus ce résultat est désirable et propre à inspirer dévouement et courage, plus il importe que la guerre elle-même respecte, autant que sa nature le comporte, ces intérêts de la sociabilité dont elle doit procurer le développement et le triomphe; autrement elle servirait mal cette noble cause, et les droits de la paix en seraient eux-mêmes compromis.

[1] Bellum pacis causâ suscipitur. (Grotius. *De jure belli*, lib. 1, c. 1, § 1.)

A ce point de vue, le champ de la question s'élargit encore.

Le droit des gens, en effet, ne se borne pas à poser les règles de ces devoirs absolus ou parfaits qui se déduisent rigoureusement de la stricte justice.

Au delà de la justice, ou pour mieux dire, à côté d'elle et sur le même terrain, il y a un autre principe, que les Romains appelaient du plus beau nom qui fût alors, *humanitas*, car l'Évangile n'avait pas encore élevé plus haut que l'humanité même la notion de nos mutuels rapports; mais aujourd'hui nous pouvons nommer ce principe « amour de nos semblables » ou « de nos frères », si nous remontons à son origine, « sociabilité, civilisation, bienfaisance », si nous considérons ses effets.

C'est, en un certain sens, de ce principe humanitaire, plus encore que de la justice proprement dite, que parle Grotius quand il dit qu'il est des lois naturelles dont l'empire s'étend au temps de guerre comme au temps de paix[1].

Chose remarquable assurément ! dans ces occasions douloureuses où la justice absolue, celle qui produit ordinairement les devoirs parfaits, perd ses droits en présence des cruelles nécessités de la guerre, l'humanité chrétienne, au contraire, conserve les siens, et semble même d'autant plus empressée de produire des actes spontanés d'égard, de pitié, de modération, d'assistance, qu'au milieu de ces luttes sanglantes, à elle seule il appartient encore de rappeler aux combattants des deux parts, qu'ils sont cependant hommes, qu'ils sont frères[2].

[1] Voir ci-dessus la note 1 de la page 20.

[2] Suivant cette belle réflexion de Wolf :

Differunt ab hostibus inimici. « Inimicus » est qui odio prosequitur alterum. Ast bellum justum non odio in partem adversam sed jure geritur... Quamobrem, cùm bellum geri possit absque odio..., inimicum in « hostem » animum habere non licet. (Wolf. *Jus gentium*, §§ 722, 743, 744.) Cependant, après avoir tiré cette conséquence si chrétienne de la distinction admise par le latin entre les mots « inimicus » et « hostis », le même auteur fait remarquer tristement que cette distinction a disparu dans nos langues modernes. Le mot « Feind » en allemand, comme le mot « ennemi » en français, expriment à la fois les deux sens que les païens eux-mêmes avaient si délicatement séparés. « Et in vernaculâ (linguâ) hosti atque inimico commune nomen est, forsàn quòd viderint majores nostri, fieri vix posse ut, qui hostis est, idem non

Sans pouvoir changer le caractère inexorable et désastreux de la guerre, combien de tempéraments salutaires en adoucissent parfois les sévérités, et font apparaître au moins quelques touchantes figures au milieu de tableaux de sang et de carnage qui navrent le cœur.

Mais cet esprit de sociabilité, d'humanité, de « bénévolence », par lequel la guerre même conserve sa noblesse et sa dignité, devient, surtout pendant la paix, le germe fécond d'une infinité de rapprochements, de relations amicales et de bons offices entre les peuples.

Admirons encore ici comment tout se tient et s'enchaîne dans le plan de la Providence.

Pour combler les distances, pour rapprocher les familles de peuples répandues sur la surface de l'Univers, il lui a suffi de cette loi de la création qui fait varier les fruits du sol et toutes les productions naturelles, suivant la diversité des zones et des climats [1].

Cette loi primitive de l'ordre physique a produit d'elle-même une des lois les plus importantes de l'ordre moral : car le défaut, d'une part, l'abondance, de l'autre, ont fait naître le commerce, ce moyen universel de compenser, entre les diverses régions du globe, l'inégalité, ou pour mieux dire la disparité de productions, que la nature n'avait établie, en mère prévoyante, qu'afin de rendre tous ses enfants dépendants les uns des autres, et de leur faire retrouver avec usure, par de continuels échanges, les biens même dont elle semblait se montrer le plus avare envers quelques-uns.

C'est encore ici, comme dans la famille, comme dans l'État, le besoin, la nécessité, le désir d'augmenter la source de son bien-être et de ses jouissances, qui conduit l'homme à entrer en relations avec ses semblables, à leur demander ce qui lui manque, à faire pour l'obtenir des avances ou des offres, à

sit inimicus, si animus advertatur ad licentiam quâ bella inter ipsos etiam christianos geri solent. (*Jus gentium*, § 722.)

[1] Nec verò terræ ferre omnes omnia possunt.
(Virg. *Georg.*, lib. 2, v. 109.)

contracter des engagements pour s'en assurer la possession, et par suite, à convertir en devoirs actuels et positifs ces devoirs généraux d'humanité que la loi naturelle laissait à l'état de principes indéfinis, dépourvus de force obligatoire et de réelle efficacité.

Cet ordre d'idées nous ramène à l'observation importante que nous avons déjà faite sur la liaison intime qui rattache le « droit des gens conventionnel » ou « volontaire » au « droit des gens naturel ».

Le droit commercial est, à notre avis, une de ces matières dans lesquelles les droits des peuples, tout évidents qu'ils soient par eux-mêmes, ne prennent cependant une forme positive et pratique que lorsqu'ils se traduisent, par des coutumes, pactes ou traités, en obligations définies et limitées [1].

Aller plus loin, et transformer, comme l'ont fait quelques publicistes, en cause légitime de guerre, le refus de commerce, de la part d'un peuple qui n'est lié par aucune sorte de pacte ni de promesse, c'est violer, au nom du principe de la liberté commerciale, les droits sur lesquels cette liberté repose.

La nature, sans doute, en nous inspirant un sentiment général de bienveillance envers tous les hommes, et l'Évangile, en développant cette bienveillance jusqu'à l'affection mutuelle ou la charité, ne nous permettent pas de rester insensibles aux besoins d'un peuple étranger, si nous pouvons, avec ce qui excède notre nécessaire, subvenir à son insuffisance.

Mais quoi ! Les produits de la culture et de l'industrie d'un peuple ne sont-ils pas sa propriété, son bien, sa richesse? Qui aura donc le droit de l'obliger à s'en dessaisir? qui sera juge, si ce n'est lui-même, de l'étendue de ses propres besoins? qui osera, sans la permission de ce peuple, introduire sur son territoire des objets d'échange sur lesquels s'étend naturelle-

1 Jus perfectum ad commercia cum aliâ gente exercenda acquiri nequit nisi per pacta : consequenter jus istud non nisi « pactitium » est. (Wolf. *Jus gentium*, § 74.)

ment son droit de police intérieure et de contrôle? Enfin, qui pourra le contraindre à ouvrir ses marchés à telle nation étrangère plutôt qu'à telle autre?

Le droit de commercer est donc un de ceux dont l'exercice dépend d'appréciations personnelles à celui auquel incomberait l'obligation correspondante à ce droit [1]; en d'autres termes, c'est un de ces droits imparfaits [2] qui se réduisent à « demander », sans pouvoir « exiger » ou contraindre, parce qu'il s'agit d'un simple « office d'humanité », insuffisant pour produire une « action » dans le droit civil, ou une « juste cause de guerre » dans le droit des gens.

Même sous l'empire d'une juridiction commune, entre sujets du même prince, le commerce est chose tellement libre et indépendante de sa nature, que les lois ordinaires de police, sauf quelques rares exceptions, n'atteignent guère que la forme extérieure des contrats, leur exécution, leurs conséquences, mais sans gêner en rien la volonté libre des contractants : et cependant qui pourrait dénier à la puissance souveraine le droit de veiller par de sages mesures à ce que, malgré le partage inégal des professions et des terres, chaque classe de citoyens puisse se procurer, par le commerce intérieur, de quoi satisfaire à ses besoins [3]?

A combien plus forte raison la faculté d'acheter et de vendre ne peut-elle être l'objet d'une contrainte quelconque, lorsqu'il s'agit du commerce entre peuples différents?

Résumons en quelques mots ce que nous venons d'exposer.

Il y a dans le « droit des gens naturel » quelques principes, évidents, incontestables, que proclame la conscience du genre

[1] A voluntate gentis cujuslibet dependet, utrum cum gente aliâ commercia exercere velit nec ne, et quâ lege ea velit exercere. (Wolf. *Jus gentium*, § 73.)

[2] Etenim « jus » ad res ab alio sibi comparandas « imperfectum » est. (*Ibid.*)

[3] Qui gentem faciunt, sibi invicem obligantur conjunctis viribus parare ea quæ ad vitæ necessitatem, commoditatem et jucunditatem requiruntur. (Wolf. *Jus gentium*, § 61.)

humain, qui n'ont besoin que d'être énoncés pour être compris, et auxquels toutes les conventions ou les coutumes ne peuvent donner plus d'autorité qu'ils n'en ont par eux-mêmes.

Les devoirs qui en découlent immédiatement puisent, dans leur liaison évidente avec ces premiers principes, une force non moins obligatoire et décisive.

Là encore, le droit volontaire ne doit intervenir que pour sanctionner, pour appliquer les règles de l'immuable justice : s'il s'en écarte, s'il les fausse ou les contrarie, ce qu'il établit ne mérite plus d'être appelé « droit », mais doit être flétri du nom d'injustice.

Il est, enfin, d'autres devoirs dont la nature a mis en nous le principe, mais sans en définir les applications d'une manière suffisante pour nous obliger à tel ou tel acte déterminé, et dans ces matières l'intervention du fait, c'est-à-dire de la convention ou de la coutume, est en quelque façon nécessaire pour compléter le droit et en faire sortir l'obligation exécutoire et parfaite.

Les règles du « droit commercial externe » appartiennent, nous l'avons déjà dit, à ce dernier ordre de principes.

§ 3. — Principes de droit naturel applicables au droit maritime international.

Nous entrons ainsi dans le fond même de notre sujet.

Avoir nommé « le droit commercial externe », n'est-ce pas avoir nommé la partie la plus importante du « droit maritime international » ?

Qu'est-ce, en effet, que la mer, sinon la plus vaste et la plus facile voie de communication ouverte par la nature au commerce extérieur des nations, dans le monde entier?

Ce point de vue domine tous les autres, de telle sorte qu'il semble, non-seulement les amoindrir, mais les effacer.

Qui pourrait songer à mettre en parallèle, avec cette immense question du commerce maritime, tel ou tel avantage que l'usage des eaux de la mer peut procurer, comme l'industrie des marais salants, la récolte du varech, la pêche du

corail, de l'ambre ou des perles? La grande pêche maritime elle-même, malgré son incontestable importance, n'est-elle pas, à certains égards, une simple branche de ce commerce international qui embrasse tout, suffit à tout, enrichit les particuliers comme les États, sert de régulateur au commerce interne, de lien entre les métropoles et leurs colonies, stimule l'agriculture, alimente l'industrie, soutient et vivifie tous les arts de la paix, forme des matelots et prépare des flottes pour la guerre?

Le droit qui touche à tant de choses, qui règle tant de rapports différents, devait naturellement se présenter sous des aspects fort divers. On distingue, dans le droit maritime, trois parties principales, suivant que ce droit s'applique :

Aux contrats privés dont le commerce maritime peut être l'objet;

Aux mesures d'administration ou de police qui règlent, dans chaque État, les rapports entre le gouvernement et le commerce maritime ou les gens de mer;

Enfin, aux rapports des peuples entre eux, quant aux règles écrites ou coutumières de la navigation et du commerce sur les mers.

La première partie forme cette subdivision du « droit civil » que nous appelons « droit commercial » proprement dit, et dont notre *Code de commerce* comprend les règles.

La seconde se rattache au « droit public interne » de chaque État.

La troisième, sous le nom de « droit maritime international », constitue l'une des branches les plus importantes du « droit des gens ».

Quoique cette dernière partie soit ici l'objet spécial de notre étude, il nous sera souvent difficile de tracer une ligne de démarcation nettement tranchée entre les monuments du droit des gens maritime, et certaines dispositions du droit public relatives à la police du commerce, de la pêche et de la navigation maritimes.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer en commençant, le

droit des gens positif ou volontaire ne se compose pas seulement de pactes formels, de conventions expresses, de traités officiellement conclus et ratifiés par les souverains de divers États ; il embrasse aussi ce droit coutumier, connu sous le nom « d'usages de la mer », qui s'est introduit, par un accord tacite ou présumé entre les nations intéressées.

Parmi ces usages, il en est dont l'origine se cache dans la nuit des temps ; il en est d'autres qui découlent de monuments anciens que nous a conservés la vénération des siècles. Telle disposition qui n'avait été d'abord établie que par un législateur et pour un peuple, a passé peu à peu dans les usages du monde civilisé, car elle a été acceptée comme « raison écrite » par tous les peuples. Ces glorieux emprunts faits au droit public par le droit des gens, seront l'un des objets les plus intéressants de nos études, et nous ne craindrons pas, en remontant à leur source, d'outre-passer les bornes de notre sujet.

Mais allons plus loin. Puisque la faculté de commercer avec tel ou tel peuple ne peut se résoudre en droit parfait qu'avec l'agrément de ce peuple, et s'obtient le plus souvent sous la forme de traités qui règlent l'étendue et les conditions de ce commerce, il est évident que le « droit privé » des commerçants se trouve ainsi dans une dépendance nécessaire des traités, c'est-à-dire du « droit des gens » volontaire.

Il n'est pas moins évident que le « droit public » de chaque État réagit sur les stipulations du « droit privé » par les règlements que les souverains établissent touchant l'objet et les formes des contrats de commerce, car il n'est pas de matière où l'intérêt de la richesse publique soit lié plus intimement à la prospérité des entreprises particulières.

Mais, avant d'aborder l'exposé des faits historiques d'où le détail des questions doit sortir, commençons par rechercher pour le « droit des gens maritime », comme nous l'avons fait tout à l'heure pour le « droit des gens en général », s'il n'existe pas quelques principes évidents et simples, qui puissent former la base du droit naturel en cette matière.

Ce que nous venons de dire de l'utilité principale des mers, considérées comme voie de communication entre les peuples, indique assez quel est, à nos yeux, le premier principe que la nature elle-même a posé pour base du droit des gens maritime. Pourrions-nous, en effet, chercher ce principe ailleurs que dans la « liberté des mers » ?

Essayons de dégager cette vérité des incertitudes et des doutes que des prétentions tyranniques ont soulevés pour l'obscurcir. Ouvrons les yeux, laissons-nous guider, qui que nous soyons, individus ou peuples, par les lumières de la conscience et de la raison. Oublions les faits humains, les arguments inventés par la politique et dont nous aurons à nous occuper plus tard, pour ne considérer ici que l'essence des choses et leur naturelle évidence.

Et pour mieux établir notre jugement à cet égard, comparons entre eux les deux grands éléments dont notre globe se compose.

La « terre » n'est pas seulement la demeure de l'homme et la nourrice du genre humain. Même dans l'état d'innocence, il devait la cultiver [1], l'orner, l'embellir; et c'est sur elle que doit s'accomplir incessamment cette loi du travail qui est, depuis la chute originelle, la grande loi de toute société. Par ce travail de chaque jour, qui se diversifie de mille manières pour satisfaire à tant de besoins différents, la terre devient véritablement, dans toutes ses parties, l'œuvre de l'homme. Il y imprime partout le cachet d'un maître. Sa surface, il se la divise en héritages; ses productions, il les transforme par la culture; ses montagnes, il les creuse pour en arracher des trésors; ses vallées, il les comble; ses forêts, il les défriche; ses ruisseaux, il en détourne le cours à son gré. Toutes les races d'animaux terrestres sont assujetties à l'empire de l'homme; il se décharge sur elles de la part la plus rude de ses travaux, et s'il en laisse quelques-unes errer librement dans

[1] Posuit eum in paradisum voluptatis « ut operaretur » (illum). (*Genèse*, 2, 15.)

les bois, c'est pour qu'elles servent d'une autre manière à ses plaisirs.

La loi de la « propriété », quant à la terre, est donc plus qu'un principe de droit : c'est un fait universel qui frappe tous les yeux, et dont l'évidence dissipe tous les doutes.

Aussi ne faut-il pas s'étonner que la « propriété du sol » soit devenue comme la pierre angulaire du « droit civil », et nous pouvons ajouter, du « droit public intérieur », chez tous les peuples.

Cette question est si vaste, elle est si haute que l'état des personnes et la forme des gouvernements semblent être dans sa dépendance plutôt qu'influer sur elle, car suivant que la propriété privée est constituée sur des bases plus ou moins régulières, plus ou moins larges, suivant que sa transmission est réglée par telle ou telle loi, la civilisation et la liberté civile avancent ou reculent [1].

Combien est différente, par rapport à l'homme, la condition de la « mer » ? Loin de se plier d'elle-même à ses lois, elle lui fait sentir sa force irrésistible, même lorsqu'il la brave et la maîtrise. Elle lui obéit, il est vrai ; mais comme une esclave insoumise et frémissante [2]. Il se hasarde à lui confier ses biens et sa vie ; mais avant de quitter le port, il assure son navire et met ordre aux affaires de sa famille. Loin de recevoir l'empreinte du travail de l'homme, elle s'entr'ouvre à peine devant la proue écumante, pour refermer aussitôt son vaste sein ; et la plus puissante flotte ne laissera pas après elle, sur l'océan, cette trace fugitive que la caravane qui passe imprime du moins pour quelques jours sur les plaines mouvantes du désert. En vain l'homme essayerait de fonder quelque chose dans les profondeurs de l'abîme : même à quelques pas du rivage, s'il

[1] Dès qu'on a découvert, dit Robertson, l'état de la propriété à une certaine époque, on peut déterminer avec précision quel était en même temps le degré de pouvoir dont jouissait alors le roi ou la noblesse. (*Introd. à l'Histoire de Charles-Quint.*)

[2] « Schiavi siamo ma schiavi frementi. » (Alfieri.)

entreprend de construire une digue pour abriter ses vaisseaux, la tempête se lève, et la vague en courroux balaie les assises du roc le plus dur, aussi aisément que l'enfant renverse le château de sable élevé par ses mains. Quant à ces monstres nageants qui se jouent de la mer, quant aux poissons qui peuplent ses profondeurs, l'homme, sans doute, leur fait la guerre et leur dresse des embûches dans ses filets; mais, en dehors de ses pêcheries, ils échappent à son empire, à ce point qu'il ignore d'où sortent ces légions annuelles d'émigrants que la Providence lui envoie pour le nourrir. Comment donc tel ou tel peuple se dirait-il possesseur et maître de la mer, quand il n'a pas où planter sur elle le pavillon dont il a fait le symbole de son domaine?

C'est là la première et peut-être la plus évidente raison pour laquelle la mer, considérée dans sa vaste étendue, n'est pas susceptible de propriété publique ni privée. A la force du droit, cet argument réunit la clarté du fait. *Mare vastum per se occupabile non est*[1].

La seconde raison naturelle qu'on en donne est plus abstraite, mais, en droit, elle n'est pas moins rigoureusement concluante. C'est l'argument qu'emploie la loi romaine[2]. Tout ce qui est d'un usage inépuisable par sa nature, n'est pas fait, dit-elle, pour tomber en propriété, car quiconque en deviendrait propriétaire ne pourrait en tirer par là plus d'usage qu'il n'en tirait dans l'état d'indivision et de communauté. Ainsi, en empêchant les autres d'en jouir, il nuirait à autrui sans aucun bénéfice pour lui-même, ce qui est évidemment contraire au droit de la nature. Or, la pleine mer est inépuisable assurément pour tous les usages auxquels elle est capable de se prêter. Qui pourrait tarir le réservoir de ses eaux? Qui pourrait diminuer l'abondance de sa pêche? Qu'importe que ses plaines liquides soient sillonnées par mille navires ou par un seul! Son onde ne suffit-elle pas à les porter, comme les vents

[1] Wolf. *Jus gentium*, § 127.

[2] Naturali jure communia sunt omnium hæc : aër, aqua profluens et mare. (*Instit.*, lib. 2, c. 1, l. 1.)

à enfler leurs voiles[1] ! Il n'y a donc pas de motif, soit de justice, soit d'utilité, pour qu'un peuple s'attribue la propriété des mers, puisqu'en supposant qu'il parvînt à priver toutes les autres nations de leur jouissance, ce peuple n'ajouterait absolument rien à la sienne, pas plus qu'il n'éprouve la moindre diminution de son propre usage, en laissant les mers à l'état complet de jouissance commune et de liberté[2].

Grotius et Wolf en tirent logiquement cette conséquence que tous les peuples ont un droit égal à naviguer ou à pêcher en pleine mer; et que ce droit, étant fondé sur la nature même de cet élément, est un droit parfait, à l'exercice duquel on ne peut mettre obstacle sans qu'il en résulte une juste cause de guerre[3].

On a bien pu indiquer encore une troisième raison pour laquelle la haute mer ne saurait devenir la propriété du premier occupant : c'est qu'elle est indivisible par nature et n'offrirait aucun moyen d'établir entre les co-partageants des lignes de démarcation permanentes, puisque, par le double effet des courants et des tempêtes, ses flots se mêlant et se confondant sans cesse, la masse entière de l'océan ne forme, suivant l'expression biblique, qu'un seul amas, une seule « communauté d'eaux » (*congregationes aquarum*). Mais si l'on considère ici l'indivisibilité comme une suite de la nature fluide et insaisissable des mers, cette troisième raison rentre dans celle que nous avons exposée la première; et d'ailleurs, s'arrêter à démontrer que la haute mer est indivisible, ce ne serait pas établir qu'elle ne peut tomber sous l'empire d'aucun peuple,

[1] Eodem labore venti quidquid est ubique navium propellunt quàm unicam, nec quos naves ducunt sulcos, secuturis asperius reddunt iter. (Puffendorf, lib. 4, c. 5, § 9.)

[2] Mare vastum res usûs inexhausti est : consequenter cùm nemo rerum purè naturalium inhexausti usûs dominium acquirere valeat, nulli quoque genti vastum mare, etsi fieri posset, dominio suo subjicere licet. (Wolf. *Jus gentium*, § 121.)

[3] Quia gens quæ alteri permittere non vult liberum navigandi et piscandi usum in mari vasto, injuriam ei facit, injuria verò justa causa belli est; si qua gens velit aliam ab usu navigandi et piscandi in mari vasto arcere, hæc justam belli causam habet. (Wolf. *Jus gentium*, §§ 124-125.)

mais seulement qu'elle ne saurait être partagée entre plusieurs.

Il doit nous suffire, quant à présent, d'avoir prouvé, par deux arguments péremptoires, que la nature propre de la mer résiste au domaine de l'homme, et qu'étant « inépuisable » dans ses usages, elle manque du seul caractère qui, en droit, puisse justifier une possession particulière et exclusive.

D'où nous croyons pouvoir conclure que l'état de franchise, de libre parcours, de jouissance commune et indivise, est l'état naturel, normal et vrai de la mer, aussi bien que la possession publique ou privée, la culture et le partage constituent l'état naturel, normal et vrai de la terre.

Mais ce premier principe de droit maritime, si évident et si absolu lorsqu'on considère la navigation et la pêche en plein océan, loin de tout rivage, se transforme et se modifie lorsque la mer se rapproche des terres et vient presque se confondre avec elles.

Les deux raisons sur lesquelles est fondée l'entière liberté de la pleine mer, ne s'appliquent plus avec la même force, soit aux baies ou aux golfes par lesquels la mer pénètre dans l'intérieur des continents, soit même aux eaux qui baignent des promontoires ou des îles, ou à celles qui s'étendent simplement le long des rivages.

Et d'abord, s'il est vrai que la masse des eaux dont se compose la vaste mer, échappe, par sa nature, à toute occupation, à tout domaine, il faut bien reconnaître que ces mêmes eaux, divisées en parties d'une faible étendue, deviennent susceptibles de propriété publique ou même privée. Franchissons par la pensée la distance qui sépare une mer d'un simple étang. Cet étang, aussi bien que la source qui l'alimente, est considéré par le droit civil comme faisant partie intégrante du fonds dans lequel il est enclavé. Que cet étang s'agrandisse en lac, que cette source s'élargisse en fleuve, ni l'un ni l'autre ne changeront tout à fait de nature. Seulement le droit public viendra dominer et quelquefois remplacer le droit privé, si les rives du lac ou celles du fleuve navigable appartiennent tout

entières au même État; et si elles confinent aux territoires de plusieurs nations, le droit des gens devra commencer à les régir, mais sans qu'on puisse contester aux nations riveraines le droit exclusif au domaine utile sur ces eaux, et à la police de leur navigation et de leur pêche[1]. Allons plus loin, descendons jusqu'à l'embouchure de ce grand fleuve, ou supposons que ce lac devienne baie ou golfe, en communiquant par une ouverture plus ou moins large avec la mer; il tombe aussitôt sous l'empire du droit maritime, il devient mer à son tour. Mais c'est une de ces « mers » que les publicistes appellent « intérieures » ou « territoriales », pour montrer qu'elles tiennent encore plus de la nature du territoire que de celle de la vaste mer. Et, en effet, le souverain des terres qui avoisinent ce golfe pourra le faire servir de rade à ses vaisseaux; il pourra fonder un port dans cette baie; il pourra enfin garnir de forteresses les points avancés qui en défendent l'accès, et se rendre ainsi maître absolu de ces eaux rattachées si intimement à son domaine[2]. Enfin, cette nature mixte des mers voisines d'un rivage ne se retrouvera-t-elle pas, même au delà du golfe et de la baie, à l'endroit où l'océan baigne simplement la plage ou la falaise qui sert de frontière à tel État? Le domaine du souverain sur ces eaux dépendra-t-il uniquement de la question de savoir si la côte s'allonge en ligne droite, ou s'arrondit en courbes plus ou moins larges de rayon? Le rivage restera-t-il, dans l'une comme dans l'autre hypothèse, la frontière véritable de tel royaume, de tel empire? et le droit de souveraineté, le droit de défense seraient-ils entiers si le prince n'avait aucune police à exercer sur les vaisseaux qui s'approchent

[1] Flumina quæ duos populos interluunt, ab utroque occupata sunt ac deindè divisa. (Grotius. *De jure belli ac pacis*, lib. 2, c. 3, § 8.)

[2] Quod si privatorum fundis aliquid maris potest accedere quatenùs inclusum nempè est, et ità exiguum ut fundi portio censeri possit, nec quo minus id fiat repugnat jus naturæ; quidni et portio maris inclusa littoribus ejus fiat populi, eorumve populorum, cujus quorumve sunt littora, dum ea pars maris ad territorium comparata non major sit quàm diverticulum maris comparatum ad magnitudinem fundi privati? (Grotius. *De jure belli ac pacis*, lib. 2, c. 3, § 10.)

de ses terres, et sur les passagers ou les marchandises qu'ils peuvent débarquer sur son territoire? N'a-t-il pas, du reste, tous les moyens de faire reconnaître, à proximité du rivage, son légitime domaine : par son pavillon, par ses gardes-côtes, par ses forts avancés et par ces signaux de nuit et de jour qu'il aura eu soin d'établir pour veiller au loin à la sécurité des voyageurs?

Examinons, maintenant, si l'autre raison que nous invoquions tout à l'heure à l'appui de notre principe, ne perd pas aussi de sa force lorsqu'on l'applique aux portions de mer qui baignent les côtes d'un État.

Nous disions que l'un des usages principaux de la mer était la pêche. Or, si la pêche peut être considérée, à bon droit, comme inépuisable dans ces océans dont nous ne connaissons ni la richesse ni la profondeur, en est-il de même de ces parages voisins des côtes, de ces golfes, de ces baies qui sont sillonnés chaque jour par de nombreuses barques de pêcheurs, dont toutes les parties ont été explorées par la sonde, où, non-seulement l'abondance ou la rareté du poisson, mais sa qualité, sa délicatesse, sa grosseur, sont appréciées à l'avance et deviennent ainsi la matière plus ou moins épuisable d'une industrie particulière aux habitants de ces rivages? N'y a-t-il pas d'ailleurs certaines sortes de produits sous-marins qui se rencontrent seulement dans un petit nombre de parages, et qui dès lors forment comme un accessoire légitime du sol territorial des États voisins? Qui pourra soutenir, par exemple, que la pêche du corail ou des perles ne soit pas une de ces richesses naturelles que la Providence a réparties entre les différents peuples, faisant trouver aux uns à la surface du sol ou des eaux, ce qu'elle oblige les autres à chercher, au prix de mille dangers, dans les entrailles de la terre ou dans les profondeurs de l'abîme.

Il ne peut donc être douteux pour personne que les portions de mer avoisinant les côtes participent, dans une certaine mesure, à la nature des côtes elles-mêmes, et peuvent ainsi tomber, à certains égards, dans le domaine utile de tel ou tel

peuple, et, sous d'autres rapports, dans la dépendance de sa police.

Mais jusqu'où doit s'étendre cette influence de la terre ferme, cette sorte de réaction réciproque des deux éléments l'un sur l'autre? C'est une question qui n'appartient au droit naturel que par ses généralités, mais qui retombe évidemment sous l'empire du droit positif quant aux solutions particulières.

Ainsi, la largeur de la zone maritime sur laquelle les États limitrophes auront des droits à prétendre, pourra varier suivant la nature même et l'objet de ces droits. S'il s'agit de l'exploitation de tel ou tel produit spécial de la mer, il semble convenable d'examiner dans quelles limites cette exploitation est circonscrite par la nature elle-même : s'il s'agit, au contraire, du cantonnement général de la pêche côtière, il faudra rechercher à quelle distance se rencontrent des droits opposés; jusqu'à quel point, par exemple, le passage de tel banc de poissons près d'un rivage peut restreindre le droit qu'auraient les autres peuples voisins, ou même éloignés, à prendre leur part de cette libéralité de la Providence.

Sous un autre aspect, si l'on envisage les conditions particulières d'ordre public que le souverain d'un port peut imposer aux navires qui le fréquentent, les droits fiscaux dont il peut exiger le paiement comme indemnité de ses impenses pour procurer à la navigation certains avantages, on sera conduit à restreindre la zone de ce domaine utile : on l'étendra davantage, si l'on se préoccupe surtout du droit général de défense qui, pour la sûreté de chaque État, doit protéger l'abord de ses frontières maritimes. La configuration naturelle du rivage, la différence entre une plage ouverte et une côte hérissée de récifs et d'écueils pourrait aussi être prise en considération dans d'autres systèmes. Mais si chacun d'eux peut avoir sa justice relative, le droit naturel repousse absolument toute théorie qui ferait reposer le droit sur la force, et qui, par exemple, donnerait à la zone de possession maritime une étendue proportionnelle au nombre de vaisseaux de guerre

dont un État peut disposer pour protéger au loin son domaine ou ses droits. Il est évident qu'en prenant ainsi la puissance pour mesure du droit, on arriverait bientôt à l'anéantissement complet de la liberté des mers. Et qu'importerait, en effet, que ce principe restât écrit dans le code du droit des gens comme une lettre morte ou comme une protestation illusoire, si, au moyen d'empiétements progressifs sur les mers les plus fréquentées et les plus sûres, l'ordre naturel des choses se trouvait interverti, et la grande voie de communication entre les peuples rétrécie et barrée dans ses plus importants passages?

Tels sont les principes dont la justice et la conscience ne permettent pas de se départir : mais, en même temps, il faut reconnaître que le droit naturel n'offre aucun moyen de fixer une limite précise qui puisse s'appliquer à tous les cas. De là cette divergence d'opinions qui se manifeste, parmi les auteurs, sur un sujet dans lequel chacun apporte naturellement ses tendances nationales ou personnelles vers la servitude ou vers la liberté des mers. Les plus sages ont exprimé le vœu que les nations pussent s'entendre pour poser, d'un commun accord, une règle générale qui ne serait encore, après tout, qu'une solution temporaire, susceptible de variation et de réforme. Pour ne parler que du système qui paraît rallier le plus grand nombre d'avis parmi les publicistes modernes, si c'est à la portée du canon, mesurée depuis le rivage, que la zone de défense ou la largeur de la mer territoriale doit être limitée, ne voit-on pas que les perfectionnements apportés chaque jour à cet art formidable de l'artillerie pourront modifier dans l'avenir l'étendue de la ligne qu'il s'agit de tracer idéalement sur les mers?

Cependant il est une situation particulière à l'égard de laquelle le droit naturel fournit encore quelques principes, et qui est restée en dehors de la suite logique de notre raisonnement : c'est celle des « détroits ».

Un détroit est une communication qui rejoint deux mers, et sur laquelle s'exerce, par conséquent, l'action mixte d'un

double principe de droit : car il ne faut pas envisager seulement le détroit lui-même, c'est-à-dire ce bras de mer plus ou moins resserré entre deux rivages ; il faut surtout prendre en considération la nature des mers entre lesquelles il sert de passage et le droit qui les régit. Si le détroit ne conduit qu'à une mer intérieure enclavée dans le territoire d'un seul État, le souverain de cet État aura naturellement sur le détroit les mêmes droits qu'il exerce sur cette mer réunie à son domaine. Mais si le détroit est le plus sûr, ou même l'unique moyen de communiquer d'un océan avec une autre mer sur laquelle plusieurs peuples, ou même tous les peuples du monde, ont, d'après les principes exposés ci-dessus, un droit naturel à la navigation et à la pêche, il est manifeste que l'exercice de ces droits ne doit pas être laissé à la merci de la Puissance dont le territoire domine ce passage. Une double raison s'y oppose. Le droit de naviguer sur les mers communes étant, nous l'avons déjà dit, un droit absolu, nul ne saurait en entraver l'usage sans donner naissance à une juste cause de guerre ; mais quand même ce ne serait qu'un droit imparfait, les plus simples notions de l'équité feraient encore un devoir à l'État possesseur des deux rivages du détroit, de ne pas refuser aux autres nations ce bon office d'humanité.

Il se rencontre alors, dans le droit des gens, quelque chose d'analogue à cette servitude de passage que le droit civil impose au fonds voisin d'un héritage enclavé ; et ici, le refus de passage serait d'autant plus injuste qu'il ne s'agit pas de convertir momentanément en route un champ non destiné à cet usage, mais de laisser parcourir un chemin tout ouvert par la nature, et que l'on ne pourrait interrompre ou fermer sans la violenter elle-même [1].

Mais, d'autre part, les nations dont le commerce profite de ce passage doivent se soumettre aux conditions d'ordre public

[1] Illud certum est, etiam qui mare occupaverit navigationem impedire non posse inermem et innoxiam, quandò nec per terram talis transitus prohiberi potest, qui et minùs esse solet necessarius et magis noxius. (Grotius. *De jure belli ac pacis*, lib. 2, c. 3, § 12.)

que le souverain dont le détroit traverse le territoire a le droit d'imposer, pour sa sûreté, aux navires qui pénètrent ainsi dans ses eaux et jusque dans ses ports. Il semble même que le droit naturel n'a rien qui s'oppose, dans ce cas, à la perception d'un droit modéré sur les navires chargés de marchandises.

Après avoir montré comment le droit territorial influe sur le droit maritime, nous avons actuellement à considérer l'autre face de la question, c'est à savoir l'influence que la nature propre de la mer exerce, à son tour, sur le droit qui doit régir les rivages et les ports. Quel que soit l'intérêt de cette discussion, elle n'a plus évidemment la même importance que la précédente; surtout, depuis que les progrès de la civilisation et de la morale ont fait repousser par tous les peuples dignes de ce nom les anciens préjugés de la barbarie sur le prétendu « droit d'échouement » ou de naufrage; mais ayant à reprendre les choses depuis l'origine, il est bon de rappeler d'abord en quelques mots les principes du droit des gens naturel en cette matière.

Puisque la mer est, par sa destination providentielle, la plus grande route des longs voyages, il convient, pour que ce but soit rempli, que l'hospitalité puisse s'exercer sur ses bords. Celle qui se pratique de peuple à peuple n'est pas, sans doute, moins nécessaire que ne l'était autrefois l'hospitalité individuelle, cette vertu des temps antiques dont la civilisation a dénaturé la forme naïve et touchante. D'ailleurs, la mer, qui est la plus large des routes, n'est-elle pas aussi la plus périlleuse? Quiconque embarque sur elle sa personne et ses biens, les abandonne, comme disaient nos pères, à la « grosse aventure », c'est-à-dire à la merci des flots, des vents et des tempêtes. La terre même, après laquelle le matelot soupire, devient, pendant l'orage, l'objet de son effroi, et il n'est pas de plage sur laquelle il ne soit exposé à voir son vaisseau s'échouer ou périr. Il ne faut donc pas qu'il y ait, sur la côte, un seul point abordable où le navigateur ne puisse relâcher au besoin, une seule baie, un seul mouillage, où il ne puisse jeter son ancre et trouver un refuge et des vivres. Il faut que, même en

temps calme, le pêcheur puisse sécher ses filets sur la grève, qu'il puisse s'y construire un abri. Or, si le rivage était susceptible de tomber d'une manière absolue en propriété privée, il ne pourrait plus servir à ces usages généraux de la navigation et de la pêche. C'est ce que la loi romaine exprime si bien par un seul mot quand, après avoir dit : « au nombre des choses communes par nature est la mer, » elle ajoute : « et à cause d'elle le rivage », *mare, et* PROPTER HOC *littora maris*. Que serait, en effet, une mer sans ports et sans rivages ! Mais, ces asiles disposés par la nature, perfectionnés par l'art, c'est au droit des gens qu'il appartient de les ouvrir, soit, en cas de stipulations réciproques, au commerce des nations liées ensemble par des traités, soit, en cas de nécessité, à tout navire battu par la tempête. Il y a donc comme deux degrés dans l'usage que l'on peut faire des lieux de relâche ou de refuge. Le trafiquant ou le pêcheur dont la nécessité seule fait le droit, ne peut rien réclamer au delà de ces offices généraux d'humanité dont tout homme est débiteur envers son semblable ; tandis que le droit des gens conventionnel garantit à ceux qu'il protége des avantages, analogues et quelquefois égaux à ceux dont jouissent les nationaux eux-mêmes. Sous ce rapport, il appartient au droit public de chaque État de compléter les règles que le droit international ne fait qu'indiquer.

Mais jusqu'où doivent s'étendre ce nom « de rivage » et les droits qu'il entraîne ? Nous répondrons que la mer elle-même semble avoir écrit sur le sable la limite de son domaine, soit qu'elle s'élève et s'abaisse sensiblement par des mouvements diurnes et réguliers, soit que ses flots, comme dans la Méditerranée, ne soient soulevés d'une manière appréciable que par les tempêtes. Dans l'un comme dans l'autre cas, une règle équitable, dont le jurisconsulte Celse reporte l'honneur au prince des orateurs romains, veut que l'on reconnaisse pour rivage tout l'espace compris entre la mer et la ligne où atteignent, soit les plus hautes marées d'équinoxe, soit le flot

poussé par les plus fortes tempêtes. *Est autem littus maris quatenùs hibernus fluctus maximus excurrit* [1].

Après avoir fixé, pour ainsi dire, l'objet et la matière du droit maritime international, suivant l'équité naturelle, il nous reste à tirer quelques conséquences du principe que nous avons posé comme base de ce droit : « la liberté des mers ».

Et puisque le droit des gens tout entier, comme nous l'avons montré précédemment, peut être envisagé sous deux aspects fort différents, l'état de paix et l'état de guerre, nous devons naturellement diviser ce que nous avons à dire ici en deux parts correspondant à ces deux états.

Mais, avant tout, il est important d'observer que, par « état de guerre », on entend, dans le langage du droit, celui qui résulte d'une guerre légitime et juste, au moins quant aux apparences, c'est-à-dire régulièrement déclarée par le souverain d'un État indépendant; car ce serait profaner ce nom consacré par la justice, la religion et la loi, que de l'appliquer à ces attaques sans droit et sans cause, à ces actes d'agression brutale, à ces déprédations sauvages, dont les auteurs, flétris du nom de pirates ou de forbans, ne doivent pas être traités en « ennemis », mais en criminels, en violateurs de toutes les lois divines et humaines [2].

Bien que le droit des gens s'occupe spécialement des rapports de peuple à peuple, et que chaque nation soit considérée, à ce point de vue, comme formant dans son ensemble une seule « personne morale », il n'en est pas moins vrai que, pour ce qui concerne, par exemple, le grand principe de la libre navigation, c'est presque toujours par le moyen des entreprises commerciales individuelles ou privées, que se réalise

[1] *Institut.*, lib. 2, c. 1, l. 3.
« Littus est quòusque maximus fluctus à mari pervenit, idque Marcum Tullium aiunt, cùm arbiter esset, primum constituisse. » (Digest. *De Verborum significatione*, l. 96.)

[2] Pirata non est perduellium numero sed communis hostis omnium. (Cicero. *De Officiis*, lib. 1, c. 29.)

le bénéfice que tire chaque peuple de la liberté des mers. Il en est de même en ce qui concerne la pêche maritime. Une science qui se trouvait comprise en germe dans l'ancienne philosophie et qui doit à la civilisation moderne son développement et son nom, l'économie politique a mis en évidence combien il est plus avantageux pour un État d'abandonner aux particuliers le commerce et la pêche que de l'exercer par lui-même. Mais de là résultent certains devoirs imposés aux souverains des États maritimes, envers ceux de leurs sujets qui se livrent à ces opérations profitables mais hasardeuses. Ces devoirs, nous les réduirons à deux : le devoir de sauvegarde ou de défense contre les attaques à force ouverte, et le devoir de protection ou de justice pour le redressement des torts ou la réparation des dommages.

Nous avons déjà plusieurs fois comparé la mer à un grand chemin. Or, la première condition pour qu'un chemin puisse être fréquenté, c'est qu'il soit sûr ; et la mer a, sous ce rapport aussi, des dangers qui dépassent tous ceux que l'on court ordinairement sur nos voies de terre. La facilité de réunir à bord d'un navire des moyens d'attaque formidables, celle de fondre à l'improviste sur un bâtiment de commerce isolé, et de se soustraire à toute poursuite à travers l'immensité d'un océan, enfin la convoitise du vol rendue plus ardente par l'espérance d'une plus riche proie, ont toujours fait de la piraterie le plus redoutable des brigandages. Protéger contre elle le commerce et la pêche, est donc le premier devoir de tout souverain d'un État maritime ; et comme les forces navales d'un seul État ne pourraient suffire à faire la police des océans et des mers, ce devoir a passé du droit public dans le droit des gens, et toutes les nations civilisées de l'Univers se sont entendues pour donner la chasse aux pirates comme aux ennemis communs du genre humain. C'est ainsi que l'entretien, aux frais de chaque État, de vaisseaux armés en guerre et toujours prêts à offrir au commerce aide et secours, est devenu une nécessité permanente, même en temps de paix.

Mais pour que cette protection puisse être efficace, il a fallu

trouver un moyen de ne pas confondre le navire paisible, régulièrement expédié pour le commerce ou pour la pêche, avec le navire sans aveu qui ne cherche sur les mers que le pillage. Telle est la liaison intime qui rattache aux principes fondamentaux du droit des gens l'usage de certains symboles maritimes de la nationalité. Le « pavillon » est pour l'homme de mer la représentation de la patrie absente ; ou plutôt le bord ombragé par ce signe protecteur, devient comme une dépendance de la mère-patrie, soumise aux mêmes lois, profitant de tous les priviléges dont jouit le citoyen tranquillement assis au foyer domestique. Ce n'est là cependant qu'un signe extérieur dont les pirates eux-mêmes pourraient se parer faussement. Afin que le soupçon de fraude à cet égard puisse être facilement éclairci, on a établi en règle absolue que tout capitaine ou maître de navire serait porteur d'un congé du prince, dont la forme est déterminée par le droit positif ou arbitraire, mais dont l'évidente nécessité a son fondement dans le droit naturel des peuples. Et, comme il est également nécessaire, dans une multitude de cas, de justifier de l'origine et de la nature des marchandises qui composent telle cargaison, le droit positif a dû prescrire aux maîtres ou patrons de navire un moyen de preuve écrit pour faire cette justification en temps opportun. On appelle chartes-parties, nolissements, affrétements, les contrats qui interviennent à ce sujet et dont nous parlerons plus tard.

L'autre devoir que les souverains ont à remplir, en paix comme en guerre, envers ceux de leurs nationaux qui se livrent à la pêche ou au commerce maritimes, est de leur prêter, dans la mesure des forces et des ressources de chaque État, protection et assistance jusque sur cette terre étrangère où les appelle leur négoce ou leur industrie. Le mode et la forme de cette assistance seront sujets à des variations infinies, suivant les temps et suivant les lieux : car en dehors du territoire sur lequel le souverain a juridiction et autorité, il ne peut obtenir que par des concessions amiables les moyens d'exercer envers ses sujets résidant à l'étranger une protection qui entre cepen-

dant dans l'ordre naturel de ses devoirs. Pour sortir d'une difficulté si grave, il faudra inventer une juridiction particulière, qui dérive, à la fois, du droit public, pour le choix des agents, le règlement de leur compétence et l'étendue de leurs pouvoirs, et du droit des gens, pour l'agrément donné par chaque nation étrangère à ces agents exerçant sur son territoire. De là cette admirable institution des « consulats » qui permet à tout négociant, à tout homme de mer, débarquant dans un port étranger, d'invoquer, fût-il à l'autre extrémité du monde, l'autorité de son prince, et de mettre sa personne, ses biens, son honneur sous la sauvegarde des lois de son pays. L'histoire nous dira la naissance et les phases diverses de cette juridiction, dont le caractère, tantôt purement civil et secourable, tantôt administratif et judiciaire à la fois, devra se modifier sans cesse pour remplir son but et occuper avec une suffisante efficacité la place qui lui sera faite, entre les institutions de la magistrature et celles de la diplomatie. Ce sera l'œuvre des négociateurs et des publicistes de résoudre pratiquement les questions embarrassantes que soulèvent ces matières mixtes où le progrès lui-même semble quelquefois reculer, car il consiste surtout à pondérer équitablement et utilement les diverses formes sous lesquelles s'exerce la protection nationale au profit des négociants et des gens de mer; mais le droit naturel en contient évidemment le germe et le principe. Nous ne devions donc pas, dans ce résumé, passer entièrement sous silence cette partie considérable du droit maritime.

Nous venons de voir combien la liberté des mers a besoin de protection et de secours, même en temps de paix. Que deviendrait-elle donc dans le temps de guerre, si la conscience et la justice ne protestaient en sa faveur contre les sophismes de la politique et les violences de l'arbitraire? Mais le plus beau triomphe du droit n'est-il pas celui qui s'achète au prix de plus d'efforts, et auquel on arrive par de plus difficiles combats? Cherchons encore ici à poser quelques principes qui puissent s'appuyer sur le solide fondement du droit naturel.

Il convient d'abord de concéder au terrible droit de la guerre

ce qui lui appartient sans conteste. Nous serons ensuite plus autorisé à chercher les limites que la justice et l'humanité ne lui permettent pas de franchir.

Faire à l'ennemi tout le mal « nécessaire » pour le contraindre à réparer ses torts, à se désister de ses prétentions injustes, tel est, dans sa rigueur, le droit de quiconque entreprend une juste guerre : or sous ce nom « d'ennemi » l'impitoyable logique oblige de comprendre tout sujet du souverain belligérant [1] ; et ce même droit rigoureux que donne la guerre sur les personnes composant le peuple ennemi, elle le donne, à plus forte raison, sur tous les biens appartenant soit domanialement à ce peuple, soit privativement à ses membres [2].

Il s'en faut de beaucoup cependant que cette théorie « absolue » d'après laquelle un peuple entier est considéré comme un seul homme dont la personne et les biens sont à la discrétion de l'ennemi, doive s'appliquer sans distinctions, et pour parler comme Grotius, « sans tempéraments » dans la pratique de la guerre. A côté de ce principe, si large qu'on ne saurait sans effroi songer à l'immensité des maux qu'il peut légitimer ou excuser, il est un autre principe, si étroit qu'on se demande comment une conscience équitable et timorée ose entreprendre ou poursuivre la guerre même la plus juste [3]. Ce second principe, non moins incontestable que le premier, c'est que toutes les attaques contre la personne ou les biens de l'ennemi ne deviennent permises que dans l'ordre et suivant la mesure de leur « nécessité » pour atteindre le but légi-

[1] Cùm utrinque in arma itur, utriusque subditi sunt invicem hostes. (Wolf. *Jus gentium*, § 723.)

[2] Res omnes quæ sunt subditi alicujus partis unius belligerantium, respectu partis alterius sunt res hostiles. (Wolf. *Jus gentium*, § 726.)

[3] En abordant cette seconde partie de son sujet qu'il intitule « Temperamentum circà jus interficiendi in bello justo... circà vastationem et similia, etc. », Grotius ne craint pas de dire qu'il va paraître reculer et retirer aux belligérants tous les droits qu'il leur a d'abord concédés. « Legenda mihi retrò vestigia, et eripienda bellum gerentibus pœnè omnia quæ largitus videri possum nec tamen largitus sum. » (*De jure belli*, lib. 3, c. 10.)

time qui a motivé la guerre [1]. Ainsi, pour ce qui touche aux personnes, c'est entre les « hommes d'armes » des deux pays que doit se vider, s'il est possible, cette querelle des deux peuples. Ce n'est que dans un besoin extrême que le simple citoyen devient soldat; et quant à cette foule inoffensive qui se compose des enfants, des femmes et des vieillards, elle ne doit jamais, entre nations civilisées, se trouver exposée aux sanglantes conséquences de la guerre, à moins que, par une confusion calamiteuse, on ne puisse distinguer les habitants désarmés des soldats, dans une attaque à distance; mais aussitôt que la distinction devient possible, le droit des gens fait un devoir impérieux de les épargner, comme il ordonne de laisser au moins la vie sauve au soldat qui rend ses armes.

Une distinction analogue doit être observée dans le droit que donne la guerre sur les biens appartenant à l'ennemi. Ainsi, dans une guerre continentale, les places de guerre, les arsenaux, les camps retranchés, les « établissements militaires » de toute nature ne sont-ils pas les premiers objets que leur destination et leur nom même désignent à l'agression des parties belligérantes. Viennent ensuite les autres choses du domaine public, qui appartiennent au peuple entier; et ce n'est qu'après avoir épuisé son droit sur ces biens communs, ou en cas de nécessité pressante, que l'ennemi doit mettre la main sur les propriétés individuelles et privées.

Quoique ce principe du droit naturel ait été longtemps méconnu et n'ait trouvé que dans la civilisation issue de l'esprit chrétien son développement et son application, il n'en porte pas moins en lui-même le caractère de son évidence; car si, par rapport au droit des gens, tous les biens possédés, même à titre privé, par les citoyens d'un État, sont regardés comme faisant partie de la fortune publique de cet État, ce n'est là, après

[1] Jure naturali non datur in bello jus nisi ad id sine quo jus suum cujus gratiâ bellum geritur, obtineri nequit... quod verò ad hunc finem obtinendum non facit, illicitum est. (Wolf. *Jus gentium*, § 781.)

Quæ sine vi obtineri possunt, ad ea obtinenda à vi abstinendum. (*Ibid.*, § 782.)

tout, qu'une fiction sur laquelle, toutes les fois qu'il est possible, la vérité doit prévaloir. Or que dit la vérité, que dit la justice? C'est qu'il est plus juste de frapper indivisément ceux dont la faute est indivise, que de prendre à partie, dans sa fortune, tel ou tel citoyen inoffensif, pour le fait d'une guerre dont la responsabilité ne saurait, dans le for intérieur, peser particulièrement sur lui.

Mais ces distinctions, ces tempéraments que la raison indique, que l'équité réclame, que l'usage admet depuis longtemps dans la pratique de la guerre continentale, étaient restés, jusqu'à ces derniers temps, sans application à la guerre maritime. Est-ce là seulement un fait dont nous aurons à chercher l'explication plus tard, lorsque nous suivrons, époque par époque, les progrès de la civilisation et des mœurs, ou bien faut-il voir, dans ce fait, la conséquence d'un principe?

Serait-il vrai, par exemple, que telles marchandises privées, embarquées sur un navire, fussent moins dignes de protection et de faveur, que d'autres marchandises privées, de même sorte, qui se trouvent à terre dans un magasin?

Il ne s'agit pas encore de savoir si des motifs de politique, d'opportunité, de circonstance, ont pu faire admettre, pour un temps, une différence entre le traitement réservé à ces deux catégories de marchandises pendant la guerre : nous n'avons ici qu'un point à examiner, c'est à savoir s'il y a, dans la nature des choses, quelque raison qui puisse justifier cette différence.

Si cette raison de droit existe, nous ne l'avons trouvée écrite nulle part.

On aurait pu, ce nous semble, alléguer que le « commerce maritime » est bien plus que le « commerce interne » dans la dépendance immédiate de l'État : qu'ainsi les transactions privées dont le commerce maritime est l'objet, ont ordinairement pour base et pour règle des conventions diplomatiques intervenues entre les divers souverains, sous la protection desquels est placée la liberté du commerce international. De ce principe on aurait pu conclure que le commerce d'outre-mer,

bien qu'il s'exerce au moyen d'entreprises particulières, tient de plus près qu'aucun autre à la chose publique; que, par suite, il n'est ni déraisonnable, ni injuste, que sa fortune se trouve liée plus intimement à celle de l'État.

Je sais bien qu'à ces arguments il y aurait réponse : car ce n'est pas seulement par mer que se fait le commerce de peuple à peuple, et l'intervention de l'État n'est pas moins requise pour régler les conditions du commerce international au delà des frontières continentales, que pour ouvrir les ports étrangers à nos navires.

Il y a d'ailleurs, dans la navigation commerciale des belligérants, une part, quelquefois considérable, qui se rapporte au commerce interne; je veux parler du « cabotage » qui voiture, de port en port, les denrées produites ou manufacturées sur le territoire même de l'État, mais dans des lieux éloignés de ceux où elles se consomment. Les expéditeurs de ces denrées ont à choisir entre la voie de mer et les voies diverses de communication intérieure. S'ils prennent la première, leurs marchandises, embarquées sur des navires, deviendront sujettes à capture et à saisie. S'ils choisissent, au contraire, les voies de fer ou les canaux, les mêmes denrées s'y trouveront à l'abri de toute atteinte, quand même des partis ennemis, pénétrant sur le territoire, seraient maîtres momentanés des lieux où elles passent. Il nous est cependant impossible d'apercevoir, au point de vue du droit des gens, la moindre différence entre ces deux modes d'expédition, lorsqu'ils s'appliquent à des marchandises également innocentes et possédées au même titre par des particuliers inoffensifs. Nous sommes ainsi conduit à conclure que c'est en dehors du droit naturel qu'il faut chercher la cause de cette rigueur avec laquelle les droits primitifs des belligérants s'exercent encore dans la guerre maritime, tandis que leur application a été adoucie par certains tempéraments dans la guerre continentale.

Nous avons maintenant à signaler, dans le droit spécial de la mer, une seconde différence, plus grande encore, car elle ne

s'applique pas seulement au commerce des nations belligérantes, mais aussi à celui des autres peuples qui ne prennent aucune part aux hostilités.

Quelque désastreuses que soient les conséquences des guerres continentales, elles sont limitées par les frontières des nations belligérantes. On porte le fer et le feu sur le territoire ennemi : mais ce territoire a des bornes, et au delà peuvent régner encore le calme et la paix. Mais la mer n'étant susceptible ni de possession individuelle ni de partage, elle devient, en cas de guerre maritime, un champ de bataille immense, sur lequel les nations ennemies ont le droit de se chercher et de se combattre, partout où leurs forces navales peuvent pénétrer. Et cependant la mer ne doit pas pour cela perdre le plus beau privilége de sa nature, qui est d'offrir à tous les peuples en paix une voie libre et sûre pour leurs communications réciproques et pour l'échange de leurs produits. C'est cet état mixte, où la paix et la guerre se promènent, pour ainsi dire, côte à côte, sur le même élément, qui fait la difficulté principale du droit des gens maritime, et l'embarras de tous ceux qui essaient d'en préciser les règles.

Nous nous demanderons à nous-même, s'il est possible, dans l'examen de ces questions, de séparer entièrement nos impressions venues du dehors, d'avec les notions naturelles de justice qui composent le droit primitif de l'humanité. Les lumières de la civilisation chrétienne, qui nous entourent et nous éclairent, n'exerceront-elles pas, à notre insu, quelque influence sur nos jugements ? Ne sera-ce pas le droit moderne qui nous donnera dans sa langue, récente comme lui, des axiomes pour décider nos doutes les plus graves ?

Ce droit a, sans doute, des fictions généreuses qui devraient, ce semble, être reçues en tout lieu pour des vérités. Au premier rang nous voudrions mettre celle qui proclame que « le navire c'est le territoire », et d'où l'on a tiré ce noble adage : « Le pavillon couvre la marchandise. » N'est-ce pas là, en effet, comme une inspiration spontanée du patriotisme, et comme le premier élan du cœur? C'est assurément une de ces bar-

rières qu'on aimerait à opposer partout et toujours aux abus possibles de la force. Et, de quel côté se trouvent le plus souvent la force et ses abus? La logique et l'histoire disent assez que c'est du côté où se fait la guerre. Mais ni la possibilité ni la fréquence même de l'abus ne peuvent anéantir le droit. Or, le droit de la guerre, tout effrayant qu'il soit, tire de sa nécessité même son titre au respect des peuples. Il faut donc le régler, le contenir, le faire rentrer, au besoin, dans de justes bornes, mais non le compromettre ou l'affaiblir. Pour réprimer l'abus de la force, qui est la violence, il ne faut pas aller jusqu'à autoriser l'abus de la faiblesse, qui est la fraude. Si la bonne foi régnait universellement parmi les hommes, si le pavillon neutre ne devait jamais rien couvrir qui ne fût conforme aux conditions sur lesquelles la neutralité se fonde, nous n'hésiterions pas à poser, comme principe absolu, la maxime équitable et simple que nous rappelions tout à l'heure. Mais lorsque, dans des procès de médiocre importance, la loi civile refuse de croire, sur sa simple parole, la partie qui se trouve placée entre sa conscience et son intérêt, le droit des gens ne prendrait-il ni précaution ni garantie contre l'abus qu'à son tour le commerce neutre pourrait faire de ses priviléges pour s'affranchir de ses devoirs?

Nous avons déjà dit sommairement quelles sont les règles imposées aux neutres. Elles semblent d'autant plus faciles à observer, qu'elles consistent presque uniquement à s'abstenir. Il est interdit aux neutres de faire aucun acte qui puisse favoriser l'une des parties belligérantes au détriment de l'autre, et par suite, de leur rien fournir, mais surtout de leur rien porter qui soit entre leurs mains un moyen direct, un instrument immédiat de guerre [1]. Tels sont en général les objets que l'on désigne sous le nom de « munitions de guerre » si l'on regarde leur usage, et de « contrebande de guerre », si l'on considère

[1] Et quià neutrius partis esse debet, et à bello omninò abstinere, neutri etiam suppeditabit quæ directè ad bellum referuntur. (Lampredi. *Theor. juris publ. univ.*, p. 3, c. 12, § 9, nº 4.)

la fraude à laquelle le commerce neutre a recours pour les introduire sur un territoire ennemi. C'est au droit des gens positif qu'il appartient de définir, suivant les temps et le progrès des arts qui se rapportent à la fabrication des armes, ce qu'il faut entendre par contrebande de guerre, et jusqu'où cette prohibition doit s'étendre; mais ce que la conscience admet comme un principe évident de droit naturel, c'est que, d'une part, un subside d'armes ou d'autres objets de matériel de guerre n'est pas, dans certains cas, un acte moins partial et moins hostile qu'un subside d'hommes ou de chevaux, et que, d'autre part, il doit y avoir pour les parties belligérantes un moyen de s'assurer qu'aucune contrebande de cette nature ne s'abrite frauduleusement sous le pavillon des neutres.

Nous touchons à ce qu'on pourrait appeler la « procédure du droit des gens », et pour emprunter à la procédure son langage, nous dirons que la preuve qu'il s'agit de faire, comporte trois degrés de vérification ou de contrôle.

On peut s'en tenir, pour vérifier la situation d'un navire, à la production des lettres de mer ou « congé du prince », ce passe-port naval qui constate à quelle nation le bâtiment appartient, quel a été son port de départ, vers quel port belligérant ou neutre il se dirige.

On peut exiger, en outre, la représentation des « chartes-parties et nolissements » où se trouvent déclarées l'origine, la nature et la quantité des marchandises.

On peut, enfin, aller plus loin encore, en reconnaissant aux croiseurs des belligérants le droit de visite et de recherche dans toutes les parties du bâtiment neutre.

Il n'est pas, que je sache, de conscience, si délicate qu'elle soit, qui répugne à l'emploi du premier de ces moyens, puisqu'en réalité un pavillon arboré sur un mât n'est qu'un signe, qui a besoin, tout au moins, d'être confirmé par un témoignage.

Mais la preuve de la nationalité est-elle la seule qu'on puisse exiger d'un navire neutre? Il faudrait, pour l'affirmer, aller jusqu'à dire que la contrebande de guerre elle-même, s'il en existait à bord, devrait alors être protégée par la neutralité du

navire. Autrement, il est une seconde preuve que tout croiseur pourra requérir, c'est celle de l'origine du chargement et de sa nature, qui s'établit par la production des nolissements et chartes-parties.

Ce sont là deux moyens de simple constatation qui ne sauraient blesser ni les intérêts du commerce ni l'honneur du pavillon, et qui n'entraînent, comme nous le verrons plus tard, que de légers inconvénients dans la pratique.

Quant au troisième moyen, la visite rigoureuse ou la fouille du navire, c'est, au contraire, une de ces voies de fait que le droit rigoureux peut, sans doute, autoriser dans des cas extrêmes, mais qui emportent avec elles et un commencement de préjudice et surtout un soupçon de fraude, contre lesquels se soulèvent à la fois les susceptibilités de l'honneur et celles de l'intérêt. Si nous étions ici dans les termes du droit public intérieur des États, nous dirions que la vérification par voie de visite n'est plus, à proprement parler, une preuve à l'usage de la « procédure civile », mais bien un premier pas dans la voie de l'instruction « criminelle » : or, pour franchir ce pas, il faut que le dol, qui en général ne se présume point, soit devenu probable par une réunion de circonstances suspectes. Jusque-là, la présomption naturelle de bonne foi est en faveur des actes et papiers de bord, s'ils sont réguliers et tenus conformément aux lois et usages de l'État neutre dont le navire porte le congé. La distinction que nous invoquons ici pour résoudre, s'il est possible, les doutes que soulèvent ces questions irritantes, n'est pas une de ces règles étroites qui se renferment dans le domaine spécial de la procédure : elle tient aux principes les plus élevés de la justice ; car elle se rapporte à cette théorie des preuves qui, dans le droit public, nous sert à séparer le droit criminel du droit civil, comme, dans le droit international, elle peut nous faire trouver la limite équitable entre les droits de la guerre et ceux de la paix.

Ce qu'on appelle vaguement le « droit de visite » nous paraît donc devoir se restreindre généralement, et d'après les notions de l'équité naturelle, à la visite des papiers de bord. Il ne

doit, suivant nous, s'étendre à la visite du navire et de la cargaison que dans le cas où, par suite de circonstances tout à fait exceptionnelles, il existerait des soupçons de fraude, non pas légers et futiles, tels que peut en imaginer une politique arbitraire, mais sérieux et graves, tels que seraient, par exemple, des altérations manifestes dans la tenue des papiers de bord ou l'absence non justifiée de ces papiers.

Le droit de visite, quelles que soient les limites qu'on lui impose, a pour conséquence naturelle le droit de saisir les armes et autres objets de contrebande de guerre dont la présence à bord serait constatée, soit par l'examen des papiers, soit par les recherches ultérieures que le soupçon de fraude aurait autorisées.

Si le transport se faisait de bonne foi, un dédommagement légitime pourrait être réclamé pour cette perte imprévue causée au commerce neutre; mais lorsque la guerre, régulièrement déclarée, est devenue un fait de notoriété publique dans le monde, une telle réclamation serait évidemment sans justice et sans cause.

La question que nous venons d'examiner nous conduit à une autre, plus délicate encore.

Le commerce neutre qui se livre sciemment à la contrebande de guerre manque au premier devoir que la neutralité lui prescrivait. Les conséquences fâcheuses qui peuvent en résulter pour lui ne sont donc, après tout, qu'une juste réparation de sa faute ou de son dol. Mais lors même qu'il s'agit de marchandises innocentes, on agite, depuis des siècles, la question de savoir si ces marchandises sont saisissables, quand, appartenant à des ennemis, elles se trouvent à bord de bâtiments neutres, ou quand, appartenant à des neutres, elles se trouvent à bord de bâtiments ennemis. Quoiqu'on puisse assurément trouver matière à distinguer entre ces deux cas, leur solution nous semble cependant dépendre des mêmes principes. En effet, s'il est admis que les neutres peuvent continuer librement leurs relations commerciales avec chacune des nations

belligérantes, pour toutes marchandises autres que la contrebande de guerre, n'est-il pas naturel que ce commerce puisse conserver, en temps de guerre, ses allures et ses habitudes du temps de paix? Or, le commerce maritime, chacun le sait, ne consiste pas seulement dans un échange direct de produits entre deux peuples. Il peut tout aussi bien avoir pour objet ce profit légitime que procure le transport des marchandises par voie de mer, ou l'exécution de ce mandat commercial qu'on appelle « commission », et qui consiste à acheter ou vendre pour le compte d'un commettant. Tel navire, appartenant au commerce d'un peuple neutre, aura été affrété à des négociants d'une des nations belligérantes, tandis que tel commissionnaire d'un pays neutre aura pu charger ses marchandises sur un bâtiment de commerce dépendant d'un port belligérant. Appliquer à ces deux cas la peine de la confiscation de la marchandise neutre chargée sur un bâtiment ennemi, ou de la marchandise ennemie chargée sur un bâtiment neutre, ne serait-ce pas porter au commerce des neutres un coup fatal autant qu'immérité, puisque nous supposons toujours que leur conduite ne peut en rien donner prise au reproche de partialité ni de fraude, et que leurs rapports avec l'une et l'autre des parties belligérantes sont restés, autant qu'il est moralement possible, les mêmes qu'avant le commencement des hostilités.

A ce raisonnement équitable, on a pu opposer, il est vrai, cette grande et universelle excuse des rigueurs de la guerre, la nécessité; on a pu alléguer le droit rigoureux qui appartient à chaque nation belligérante d'affaiblir ses ennemis par tous les moyens en son pouvoir, de les appauvrir, de les affamer, de confisquer leurs biens partout où sa main peut les saisir, de les contraindre, enfin, par toutes voies de force, à reconnaître leurs torts et à les réparer. Si le territoire continental d'un pays neutre sert d'asile aux personnes et aux choses qu'il recouvre de son inviolabilité, ne serait-ce pas, disait-on, étendre trop loin cette immunité, que de l'appliquer fictivement au pavillon d'un navire sans escorte et sans défense? Enfin, n'a-t-on pas été jusqu'à prétendre, qu'après tout il n'y avait pas

parité entre ces deux ordres de droits et d'intérêts, puisque, d'un côté, il s'agissait du droit de propre conservation et de légitime défense invoqué par un État tout entier, et que, de l'autre, il n'y avait de compromis qu'un faible gain commercial, le frêt stipulé par un armateur, ou le profit espéré par un marchand?

Mais, répondrons-nous, parce que ces droits sont d'un ordre différent, s'ensuit-il qu'ils ne soient pas tous deux respectables et sacrés? Et si la guerre est pour les États une nécessité passagère, le commerce et la paix ne sont-ils pas les conditions permanentes de leur prospérité, de leur progrès, de leur vie? Tout se réduit donc à savoir dans quelles circonstances les exigences de l'état de guerre deviennent si pressantes, qu'elles doivent l'emporter sur les droits de l'état de paix représenté par le commerce des neutres. Nous avons reconnu tout à l'heure que ce cas extrême arrivait lorsque les neutres, méconnaissant leur devoir, fournissaient à l'ennemi des subsides ou munitions de guerre qui pouvaient l'aider, l'exciter même à continuer une lutte injuste et sanglante. Mais là où il s'agit uniquement du commerce des choses innocentes, du transport des personnes inoffensives, le salut des nations belligérantes ou le sort de la guerre dépendent-ils donc de la capture de quelques bâtiments neutres chargés de marchandises qui seraient transportées ailleurs pour le compte de l'ennemi, ou de celle de quelques marchandises neutres trouvées à bord d'un navire portant pavillon ennemi? Si, d'une part, on peut ne voir, dans tel cas particulier, qu'un faible intérêt mercantile, ne peut-on pas dire, d'autre part, que nulle raison d'État, nulle considération vraiment importante au point de vue politique ou militaire, ne se rattache ordinairement à telle ou telle saisie de marchandises innocentes? et dans ce conflit de deux droits opposés, n'est-ce pas le respect de la propriété privée qui doit l'emporter sur la confiscation, le parti de l'humanité sur celui de la rigueur?

Il est cependant un cas où les nécessités de la guerre donnent au belligérant le droit, non-seulement de restreindre,

mais d'interrompre tout à fait le commerce des neutres avec tel ou tel point du rivage ennemi. On comprend assez qu'il s'agit du blocus des places maritimes ou des ports.

Ce n'est pas sans un certain embarras que je touche ici, en passant, à ce vaste sujet; c'est encore un de ceux où il me paraît difficile d'étudier le droit des gens d'une manière abstraite, au seul point de vue du droit primitif.

L'idée même du « blocus maritime » tel que nous le comprenons aujourd'hui, n'a pu naître qu'à la suite des derniers perfectionnements de l'art naval; la définition qu'en donnent les publicistes modernes est bien savante: elle semble inventée par la théorie, plutôt que puisée dans la nature.

En ce qui concerne l'interdiction absolue du commerce neutre avec les ports bloqués, on veut faire dériver le droit du belligérant, de sa prise de possession effective de la partie de mer territoriale qu'il occupe par ses navires, aux approches du port bloqué.

J'aimerais mieux, je l'avoue, déduire tout simplement le droit de blocus du droit de guerre, et dire que la « guerre de siége » se faisant dans des conditions toutes différentes de celles de la « guerre ordinaire », et ayant pour but de réduire l'ennemi, non-seulement par les armes, mais par la privation même des choses les plus nécessaires à la vie, il est naturel que les obligations des neutres en deviennent aussi plus étroites.

Mais cette discussion de principe trouvera sa place dans nos époques historiques : on la comprendra mieux lorsque le développement des faits aura mis en lumière les conditions pratiques du blocus et celles de la neutralité.

Quoi qu'il en soit, ce que le droit naturel enseigne en cette matière peut se résumer dans les deux règles principales que voici:

1° Là où le blocus maritime est régulièrement établi, comme son objet est de réduire par tous les moyens possibles, par famine ou par force, les habitants des lieux bloqués à se rendre, toute marchandise, toute denrée peut devenir contrebande de guerre. La nécessité, cette impitoyable loi, donne

droit au belligérant, de séquestrer ou de saisir quiconque apporte à l'ennemi, non-seulement les moyens de «combattre», mais même ceux de « subsister » sans se rendre [1].

2° Mais pour que le blocus soit régulier, il est indispensable que le belligérant ait rempli les conditions qui sont de l'essence de ce mode de guerre; et d'abord, qu'il entretienne, aux approches de la ville maritime qu'il veut bloquer, des bâtiments en force et en nombre suffisant pour constituer du côté de la mer un « investissement réel », et non comminatoire ou fictif. Nous verrons ailleurs comment la logique et l'équité conduisent à exiger que ce blocus soit notifié, non-seulement d'avance et d'une manière générale aux peuples neutres, mais aussi, sur les lieux même, à chaque navire neutre qui se présente pour entrer dans le port bloqué. A ces conditions, dont il appartient au droit secondaire de régler la forme et l'exécution, ajoutons celle qui restreint à l'espace où mouille l'escadre de blocus, le droit absolu d'arrêter ainsi tout navire. Sans cette restriction capitale, qui sauvegarde la liberté de la pleine mer, le droit de blocus n'irait à rien moins qu'à renverser de fond en comble tous les principes précédemment établis.

Nous raconterons ailleurs les prétextes divers, invoqués par la ruse ou par la force pour échapper, en matière de blocus, à ces règles de justice, et pour transformer en moyen de domination tyrannique, cet accessoire légitime du droit de guerre. Mais l'histoire aussi nous dira que ces efforts violents ou perfides pour changer le droit, ont eu quelquefois pour résultat de ramener, au contraire, les peuples et les souverains eux-mêmes au respect des lois de la conscience et de l'équité, en montrant à tous, par de grands exemples, qu'il n'y a de vraiment fort que ce qui est juste, de durable que ce qui est mo-

[1] Si juris mei exsecutionem rerum subvectio impedierit, idque scire potuerit qui advexit, ut si oppidum obsessum tenebam, si « portus clausos », et jàm deditio aut pax exspectabatur, tenebitur ille mihi de damno culpâ dato... et ad damni dati modum res quoque ejus capi et dominium earum debiti consequendi causâ quæri poterit. (Grotius. *De jure belli ac pacis*, lib. 3, c. 1, § 5.)

déré. Nous aurons à constater, plus d'une fois, qu'un progrès du droit des gens volontaire est sorti d'une époque, où les principes même du droit naturel avaient été d'abord méconnus et foulés aux pieds [1].

Nous venons d'examiner sommairement, comme le comporte un simple aperçu, de quelle origine dérive le droit de prise maritime, et quelles sont, en général, les règles que la justice naturelle semble indiquer touchant les objets auxquels peut s'appliquer ce droit de la guerre. Il nous reste à rechercher, suivant les mêmes principes :

Dans quelles eaux peut s'exercer le droit de prise ;

Par qui les prises peuvent être faites ;

Par qui, enfin, elles doivent être jugées.

La première question se rapporte à la distinction que nous avons établie précédemment, entre le droit de la pleine mer ou des océans, et celui qui régit les parties de mer voisines du rivage, que les publicistes ont appelées « mers territoriales ». C'est surtout pour le temps de guerre que cette distinction a de graves et remarquables conséquences. Nous parlerons d'abord de celles qui sont un bienfait pour l'humanité.

Comme il est admis, dans le droit général de la guerre, que le territoire d'un État neutre est un lieu d'asile dont l'immunité sauvegarde la personne et les biens de l'ennemi, le droit des gens maritime couvre de la même protection tout navire appartenant aux nations belligérantes qui se trouve mouillé dans les eaux d'un pays neutre [2].

On a demandé si ce privilége devait abriter jusqu'au navire

[1] « Ce progrès fut surtout le fruit de la tyrannie que les belligérants voulurent, dès lors, faire peser sur les peuples neutres » ; dit M. Hautefeuille en parlant des progrès du droit international au XVII[e] siècle. (*Des droits et des devoirs des nations neutres.* 1[re] édit., t. II, p. 318.)

[2] C'est donc un principe incontestable qu'il n'est pas permis aux belligérants de faire des prises les uns sur les autres, dans toute l'étendue de la mer territoriale dépendante d'un État neutre. (Azuni. *Droit maritime de l'Europe*, t. II, p. 312.)

poursuivi, depuis la pleine mer, par un bâtiment ennemi? Mais le droit d'asile ne devient-il pas d'autant plus sacré que le péril de la vie ou des biens est plus imminent, et la conscience de la dignité de notre nature permet-elle d'appliquer à la poursuite d'un ennemi, la règle que la loi romaine avait posée pour le cas où de vils animaux étaient près de tomber aux mains du chasseur?

Tout acte hostile est donc interdit par le droit naturel dans les eaux neutres ; et si cette exception protége jusqu'aux navires de guerre ennemis, à plus forte raison s'oppose-t-elle à toute visite des bâtiments neutres qui, une fois mouillés dans cet espace, sont considérés comme rentrés dans l'enceinte même de leur territoire.

Mais, par une conséquence qu'il faut également accepter, les droits de la guerre deviennent plus rigoureux, lorsqu'il s'agit de bâtiments neutres naviguant dans les eaux des parties belligérantes. Nous avons parlé tout à l'heure des résultats qu'entraîne alors le droit de blocus. Même en dehors de ce cas, le droit de visite s'élargit, et le soupçon de fraude peut être plus facilement admis par les croiseurs, à mesure que le navire sous pavillon neutre s'approche davantage de la côte ennemie. Les auteurs même qui voudraient que l'immunité du pavillon neutre sur la pleine mer fût absolue, reconnaissent que certaines restrictions à ce privilége sont indispensables dans la zone des mers territoriales de l'ennemi.

Le droit de visite et de prise, comme faisant partie des droits de la guerre, n'appartient évidemment qu'aux souverains des nations belligérantes ; mais ces souverains peuvent-ils déléguer ce droit à d'autres qu'aux commandants de leurs flottes et navires de guerre? Dans la rigueur du droit, il n'y a pas de principe de justice qui s'y oppose, car si les princes ont la faculté d'appeler à leur secoùrs des soldats étrangers, à plus forte raison leur est-il permis de chercher des auxiliaires parmi leurs propres sujets [1]. La querelle de l'État n'est-elle

[1] Speciale mandatum habere possunt non hi tantùm qui stipendium per-

pas celle de tous les citoyens qui le composent? et quand leurs biens et leurs personnes sont exposés chaque jour aux conséquences de la guerre, comment leur serait-il interdit d'y prendre part, sur l'appel et avec le congé de leur prince? Telle est l'origine des « armements en course » qui se font en vertu de « lettres de marque » délivrées par le souverain d'une nation belligérante. Il existe, en droit, la même différence entre la « course » dûment autorisée et la « piraterie » qu'entre la guerre publique et la guerre privée, entre l'emploi régulier de la force et le brigandage. Les armateurs en course ne font pas la guerre en leur nom privé, mais ils se mêlent, à leurs risques et périls, à la guerre publique que soutient leur pays [1] (*non privatum sed publicum privatim bellum gerunt,* a dit Wolf), et ils pourront quelquefois partager noblement l'honneur comme les dangers du soldat.

« Mais », ainsi que Grotius le faisait remarquer dès le règne de Louis XIII, « suffit-il donc que telle ou telle pra« tique ne soit pas en opposition directe avec le droit pri« mitif de la nature, pour qu'elle doive être admise dans le « droit des gens de la chrétienté? La loi de l'Évangile, cette loi « d'amour, ne doit-elle pas avoir adouci en quelque chose la « rigueur du droit absolu? Or n'est-il pas manifeste pour tout « le monde que cette sorte de « piraterie légale » qu'on ap« pelle l'armement en course n'a guère pour résultat d'affai« blir la puissance de l'État ennemi, et de l'amener par force « à demander la paix; mais cause seulement la ruine de quel« ques particuliers, innocents des faits de la guerre, et dont « les familles se trouvent frappées de coups si lamentables « que le créancier le plus dur n'oserait en user ainsi envers

cipiunt, sed et qui suo sumptu militant, et qui, quod plus est, suo sumptu partem belli administrant, ut qui naves instruunt ac sustentant suis impendiis. (Grotius. *De jure belli ac pacis.* lib. 3, c. 18, § 2.)

[1] La course sur mer en temps de guerre n'est qu'une délégation du droit de la guerre faite par le gouvernement aux particuliers qui se vouent à ces spéculations périlleuses. Les corsaires font, par cette raison, partie de la force armée; ils servent d'auxiliaires à leur patrie. (Azuni. *Droit maritime de l'Europe,* t. II, p. 336.)

« son débiteur? Est-il homme de bien, est-il chrétien celui qui « cherche ainsi dans le malheur des temps son lucre per« sonnel, et qui construit sur de pareils désastres l'édifice de « sa fortune [1] ! »

On nous permettra d'unir, à deux siècles de distance, notre faible voix à la voix si autorisée de ce grand homme. Plus heureux que lui, nous aurons vu poindre l'aurore du progrès chrétien qu'il appelait ainsi de tous ses vœux.

Comme il est reconnu que tout « butin » doit appartenir au souverain qui fait la guerre [2], les navires ennemis capturés par un corsaire ne deviennent pas, de plein droit, la propriété des capteurs. Si l'équité naturelle veut que l'on accorde aux intéressés dans l'armement la part la plus forte dans la distribution du prix de ces navires ou des marchandises qu'ils contenaient, ce n'est pas à titre de droit strict, mais comme indemnité de leurs impenses et comme rémunération du service rendu par la capture à la cause commune du pays [3].

Soit que la prise ait été faite par un bâtiment de l'État ou par un corsaire, un usage qui évidemment a sa source dans l'équité naturelle, exige qu'avant de procéder au partage de ce butin de guerre, on examine si la prise a été régulière, ou s'il y a lieu d'en ordonner la restitution à qui de droit. Dans une matière où tant d'intérêts légitimes peuvent se trouver en présence, le fait ne saurait être réputé pour le

[1] Cæterùm, etiam cum justitia strictè dicta non læditur, est ut peccetur adversùs id officium quod in aliis diligendis consistit, præsertim quale christiana lex præscribit, ut si appareat talem « prædationem » præcipuè nocituram non hostium universitati, aut regi, aut his qui per se sontes sunt, sed innocentibus, et quidem adeò ut eos detrusura sit in summas calamitates, in quas, etiam eos qui privatim nobis debent conjicere, immisericordiæ foret. Quòd si ad hæc accedat ut ea deprædatio, neque ad finem bello imponendum, neque ad hostium publicas vires accidendas notabile aliquod momentum habeat, tum vero probo homine, præsertim christiano, indignus censeri debet quæstus ex solâ temporum infelicitate. (*De jure belli ac pacis*, lib. 3, c. 18, § 4.)

[2] Præda omnis est summarum potestatum quarum est bellum. (Wolf. *Jus gentium*, § 852.)

[3] Vice mercedis concedi solet ut capta sua faciant. (Grotius. *De jure belli ac pacis*, lib. 3, c. 18, § 2.)

droit, comme il arrive par nécessité dans les événements journaliers, et presque toujours imprévus, des siéges et des combats.

Il ne faudrait pas pourtant confondre le jugement des prises maritimes avec les jugements ordinaires, avec celui des procès civils par exemple. Malgré le caractère litigieux de la cause, il s'agit ici d'un fait de guerre, qui rentre dans l'appréciation et sous la responsabilité du souverain à qui appartient la direction suprême de la guerre, et de qui le capteur tenait le mandat dont la prise a été la conséquence. La justice, sans doute, fait au souverain un devoir de s'éclairer par de sages avis et de prononcer suivant le droit, de même qu'en déclarant la guerre il a dû se fonder sur de justes causes ; mais il ne peut, en pareille matière, déléguer à personne sa justice ; il doit s'en réserver l'exercice à lui-même. Le juge des prises, quelque nom qu'on lui donne, ne sera donc en réalité que le conseil du prince [1].

De la nature ainsi définie de cette juridiction ressort naturellement la règle de sa compétence. Toute prise faite sur l'ennemi devra être déférée au juge établi par le souverain du capteur, non pas en vertu de cette règle du droit civil qui veut que tout demandeur en restitution forme sa demande devant le juge du défendeur (*actor forum rei sequitur*), mais en vertu du droit de la guerre qui oblige les vaincus à subir la juridiction du vainqueur. Il ne faudrait pourtant pas en conclure qu'ils doivent rester arbitrairement à sa merci. Une fois saisi de la cause, le tribunal des prises doit oublier de quel côté est la défaite ou la victoire, pour ne chercher que dans les voies de droit, dans l'équité naturelle ou dans les disposi-

[1] Il est certain qu'en matière de prises, le gouvernement seul est juge, et que les commissions ou conseils qu'il établit pour le remplacer ne sont que ses agents, ses organes ; qu'ils n'ont aucun des caractères qui constituent un juge ordinaire, parce qu'ils n'existent point en vertu de la loi, mais en vertu d'un simple mandat révocable à volonté ; qu'ils ne prononcent pas d'après une loi, mais seulement d'après des règlements, des ordonnances, des déclarations, des traités ; en un mot, qu'ils ne jugent qu'en administration. (De Rayneval. *Liberté des mers*, t. I, p. 226.)

tions des traités, les motifs sur lesquels il basera sa sentence souveraine.

La question de compétence semble d'abord plus difficile à résoudre, en ce qui concerne le jugement des captures d'effets ou de navires saisis, sur des neutres, par les croiseurs de l'une ou de l'autre des parties belligérantes. On se demande s'il n'est pas contraire à la justice de refuser au souverain d'un État avec lequel celui du capteur est en paix, le droit de connaître de l'infraction dont ses nationaux sont inculpés et dont la peine, en cas de preuve suffisante, doit être, suivant les cas, la confiscation du navire ou des marchandises arrêtés. Mais en y réfléchissant davantage, on trouve que la raison de décider doit se tirer également du droit de la guerre. Le capitaine ou patron d'un bâtiment neutre qui transporte sciemment de la contrebande de guerre, ou qui viole un blocus régulièrement établi, commet véritablement un « acte hostile », et s'il n'en résulte pas pour son pays une rupture avec la nation offensée, c'est que l'on considère cette violation du droit des gens comme un « acte isolé » fait aux risques et périls du sujet qui s'en rend coupable. Il ne reste donc plus qu'à traiter en quelque sorte « en ennemi » celui qui, séparant ainsi sa cause de celle de son souverain, s'est soumis par cela même aux conséquences de ce fait de guerre.

Que si, au contraire, on suppose la saisie mal fondée et le capteur coupable d'acte arbitraire et de violence ; si, par suite, l'armateur neutre est en droit de réclamer non-seulement la restitution de son navire ou de ses marchandises, mais encore la réparation du dommage qu'il a souffert, n'y va-t-il pas de son propre intérêt d'avoir pour juge le tribunal qui, ayant juridiction sur la personne et les biens du capteur, pourra proportionner efficacement la satisfaction à la gravité de l'offense et du dommage?

Il est pourtant un cas où la compétence du gouvernement neutre doit prévaloir. C'est lorsque l'arrestation ou la capture a été faite dans ses eaux, c'est-à-dire, comme nous l'avons déjà dit, au mépris de ses droits et de sa puissance.

Nous terminerons ici cet aperçu du droit naturel considéré dans ses applications au droit des gens maritime. Il nous suffit d'avoir montré, par quelques raisonnements et quelques exemples, comment dans cet « art du bon et du juste », comme disaient les Romains, tout se tient et tout s'enchaîne.

Une fois entré dans l'étude positive des faits, nous n'aurions plus retrouvé l'occasion de nous recueillir en nous-même pour méditer quelques instants sur les fondements du droit, et nous raffermir dans ces convictions intimes dont nous aurons besoin pour ne pas nous laisser séduire, chemin faisant, par les faux raisonnements que la force et l'intérêt ne manquent jamais d'invoquer à leur aide, quand ils se séparent de la justice.

Les cas particuliers que nous rencontrerons dans l'histoire ne se présenteront pas ordinairement avec cette netteté, cette simplicité qu'offre l'examen des principes et ce qu'on peut appeler la philosophie du droit. Comme il est libre à chacun, peuple ou particulier, de renoncer en tout ou en partie à ses droits, si ce n'est à ceux qui font l'essence de l'homme et sont inséparables de sa dignité, les règles du droit naturel se trouvent presque toujours plus ou moins modifiées dans la pratique par l'influence du droit positif ou volontaire. Mais il est un principe qui demeure à l'abri de ces continuels changements, et forme, pour ainsi dire, le supplément universel du droit des gens : c'est la bonne foi. Si dans le droit civil, où presque tout est prévu et décidé par des lois positives, la bonne foi conserve cependant tant de puissance pour le règlement des questions d'équité, quel ne doit pas être son empire dans les rapports mutuels des peuples où elle est souvent l'unique et toujours le plus sûr moyen pour apprécier équitablement soit les actes et les intentions, soit les conventions et les traités ! Nous aurons lieu peut-être de l'invoquer aussi plus d'une fois pour juger ces théories à l'aide desquelles on a essayé successivement de mettre en doute toutes les vérités et de mettre en crédit toutes les erreurs.

DIVISION

EN CINQ ÉPOQUES HISTORIQUES

CORRESPONDANT AUX PROGRÈS DE LA CIVILISATION, DU COMMERCE ET DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL.

§ 1. — Ordre successif dans lequel les différentes sortes de droit ont pris naissance.

Comme il est dans l'ordre naturel des choses que l'existence des familles ait précédé la formation des États, l'histoire nous montre aussi le « droit privé » prenant naissance avant le « droit public », et surtout avant le droit international ou « droit des gens ». Dès qu'il y eut une autorité dans le monde, et celle du père de famille fut, sans contredit, la première, il y eut un commencement de droit civil; car il y eut un moyen de terminer les différends par voie de justice. Dès qu'il y eut un souverain, il y eut un commencement de droit public, car ce souverain donna des ordres, et ces ordres devinrent des lois. Mais, entre nations indépendantes qui ne reconnaissent ni autorité ni loi commune, ce n'est pas avec cette simplicité que peut se constituer un droit quelconque. Nulle volonté ne saurait l'imposer : il faut qu'il sorte peu à peu d'une suite de rapports mutuels, qui auront commencé par des luttes, avant d'en venir aux transactions et aux accommodements, seuls capables de créer un droit international régulier. Lorsque deux tribus sauvages se rencontrent dans un désert, l'unique droit dont elles aient instinctivement la conscience, est le droit de guerre, c'est-à-dire, à leurs yeux, le droit de la force et de la violence. S'il en fut de même à l'origine de tous les peuples,

on n'a dû parvenir que bien lentement à formuler les droits de la paix, plus lentement, encore, à découvrir les droits qui règlent et ramènent dans de justes bornes la guerre elle-même. Il semble que pour produire le droit des gens tel que nous le comprenons aujourd'hui, la civilisation ancienne ait été impuissante : car une longue suite de siècles, marqués par tant d'événements divers qui ont plusieurs fois changé la face du monde, n'avaient avancé que bien peu cette science, et les faibles lueurs qu'elle avait jetées çà et là ont été, comme toutes les autres lumières de la science antique, étouffées et presque éteintes, pendant plusieurs siècles, sous les ruines de la Grèce et de Rome. Ce n'est qu'au réveil de la civilisation que l'Europe, devenue chrétienne, trouva dans la raison complétée par l'Évangile, ces principes généreux et vrais qui servent de base aux relations des peuples modernes : ce sont eux qui, en adoucissant les mœurs, en les imprégnant, malgré leur rudesse, de l'esprit chrétien, devaient, peu à peu, faire sortir un droit régénéré de ce grand travail de l'humanité rajeunie par le mélange d'un sang nouveau, en même temps que réformée par les préceptes d'une morale pure et sublime.

On voit par là quelle est la première division qui s'offre à nous.

§ 2. — Première division historique. — Les temps antiques; les temps modernes.

Deux périodes très-inégales, et dont l'importance au point de vue qui nous occupe est en raison inverse de leur durée, se partagent l'histoire du droit maritime.

L'une embrasse tous les âges de l'histoire ancienne. Elle comprend la série des Empires qui se sont succédé dans le monde jusqu'à la domination romaine, et l'histoire tout entière de cette puissance, dans laquelle s'était absorbée la force vitale de la civilisation antique et avec laquelle cette civilisation elle-même a succombé. Mais, pour nous servir d'une comparaison empruntée à notre sujet, nous ne retrouverons, à la

suite de ce grand naufrage, que quelques débris du droit maritime flottant à l'aventure sur l'océan des âges. Encore ces éléments épars et souvent confus n'ont-ils été recueillis, étudiés, remis en lumière que par les maîtres de la science moderne du droit des gens, et moins à titre d'origines véritables de ce droit, que comme objet de curieuse étude pour reconnaître par quels points la civilisation moderne se relie à celle des temps passés. Nous y verrons le « droit privé maritime » découler naturellement des rapports commerciaux qui se sont établis, dès l'origine, entre des peuples situés sur différents rivages, tandis que la science du « droit international » restait en arrière et ne savait encore, ni tirer des faits leurs conséquences doctrinales, ni poser un seul de ces grands principes qui traversent les siècles et rallient les suffrages du genre humain.

L'autre période, plus restreinte quant à sa durée, mais bien plus fertile en résultats, nous montrera le droit maritime renaissant aussitôt que reparaissent quelque part la navigation et le commerce, et présentant cette fois des conditions toutes nouvelles de généralité, de force et de vie, bien que ses premiers développements aient été, comme ceux de toutes choses, lents et graduels. Mais des événements aussi prodigieux qu'inattendus devaient lui ouvrir des voies inconnues à l'antiquité, et lui imposer une tâche que, cette fois, il ne serait plus insuffisant à remplir, car il marcherait appuyé sur les vérités divines qui sont la source de toute morale et de toute civilisation parmi les peuples. Quel pinceau pourra jamais peindre dignement le tableau dont nous n'aurons à présenter ici que quelques traits, en arrivant à cette époque si mémorable non-seulement dans l'histoire du droit, mais dans celle du monde?

Autant les limites de la navigation maritime sont reculées par la découverte de l'Amérique et celle du cap de Bonne-Espérance, autant les principes du droit des gens seront bientôt élargis par l'esprit de liberté chrétienne, succédant, dans la politique comme dans le droit, à l'esprit exclusif et dominateur de l'ancienne Rome. Aussi l'impulsion donnée par ces

événements inouïs ne se borne-t-elle pas au droit privé maritime, dont les bases se raffermissent : la discussion, si nécessaire pour éprouver les doctrines lorsqu'elle ne les fonde pas, ose enfin aborder les questions vitales du droit des gens, qui étaient restées pendant tant de siècles inaperçues ou dédaignées. La passion, le préjugé, l'intérêt viendront trop souvent se mêler à la lutte, et s'efforceront de transporter ces questions, du terrain des principes, sur celui des faits. Mais peu à peu la vérité se fera jour. Tantôt elle soulève un coin du voile qui la dérobait elle-même aux regards ; tantôt elle fait rentrer dans l'ombre une erreur qui n'osera plus reparaître ; tantôt elle oblige l'opinion à proclamer l'évidence d'un principe ; tantôt elle obtient que le fait se mette enfin d'accord avec le droit. A mesure que les rapports se multiplient entre les peuples, et que la grande famille chrétienne se développe et s'étend dans l'univers, on se rapproche de toutes parts ; on apprend à se mieux connaître ; on s'aperçoit que bien des intérêts, qui semblaient contraires, se tiennent et se lient l'un à l'autre ; que d'ailleurs les chances de la guerre sont incertaines, et qu'il y a plus d'avantage à se concerter qu'à se combattre. La politique de l'isolement, qui était celle de la domination et de la conquête, est vaincue par la politique de l'équilibre, dont le principe est la modération et la paix. L'état de neutralité se régularise et produit des droits par lesquels la paix se fait une place jusque dans la guerre, et protége encore le commerce au milieu des armes.

Pour s'en tenir à ce premier aperçu, il suffirait de partager l'histoire du droit international maritime en deux grandes époques, dont la première serait l'époque antique ou païenne, et la seconde l'époque moderne ou chrétienne. Mais cette division ne saurait nous suffire pour répondre à l'objet spécial de ce travail, qui est de marquer, par des phases successives, les progrès du droit dont nous avons à esquisser l'histoire.

Il est vrai que, pour ce qui touche au droit maritime de l'antiquité, la force des choses nous oblige à resserrer en une seule époque cet exposé de droit et d'histoire, qui doit cependant

s'étendre à tant de siècles et à tant de peuples divers. C'est à peine si, avec le peu de documents qui nous restent sur les temps anciens, nous pourrons ébaucher un tableau d'ensemble offrant quelques notions certaines sur les principales matières de ce vaste sujet.

Mais l'autre période historique, celle qui comprend les temps modernes, nous offre, au contraire, une abondance de matériaux et de faits qui nous avertit de suivre une marche différente. Depuis que l'imprimerie a trouvé le moyen de rendre impérissables les monuments une fois confiés à sa garde, on a conservé tout ce qui survivait alors des âges antérieurs, et avec les progrès croissants de la civilisation, les documents nouveaux se sont multipliés de toutes parts. Le droit international a eu, comme le droit privé, ses précédents, sa jurisprudence, ses usages, j'ai presque dit ses lois ; et de savants commentaires n'ont pas manqué aux textes précieux dont l'histoire diplomatique des temps modernes est remplie.

Partager cette grande période en plusieurs époques distinctes était donc une nécessité de notre sujet. Il convenait de les choisir assez larges pour que les progrès de la civilisation et du droit maritime y fussent marqués par des caractères reconnaissables, et pas assez nombreuses pour retarder, par des temps d'arrêt inutiles, un exposé dont la marche doit être rapide si nous voulons que le lecteur en saisisse l'unité.

§ 3. — Subdivision en cinq époques.

C'est ainsi que nous avons été conduit à diviser cette étude sur l'histoire des progrès de la marine et du droit international maritime en cinq époques, qui comprendront :

« La première », depuis le commencement des temps historiques, jusqu'aux invasions des barbares qui ont amené la chute de l'Empire romain d'Occident ;

« La seconde », depuis les invasions des barbares, jusqu'aux croisades (1096) ;

« La troisième », depuis les croisades, jusqu'à la découverte du nouveau monde (1492) ;

« La quatrième », depuis la découverte du nouveau monde, jusqu'à la guerre de l'indépendance américaine (1776);

« La cinquième », depuis la guerre de l'indépendance américaine jusqu'à nos jours.

Notre travail, sur chacune de ces époques, se composera de deux parties :

Un résumé d'histoire, et un exposé de droit maritime.

Le lien intime qui rattache les progrès du droit à l'histoire n'a échappé à aucun de ceux qui ont fait de ces progrès l'objet de leur étude. Mais il y a deux écueils qu'il faut éviter : l'un est de trop séparer ces éléments, de nature connexe mais diverse, l'autre de trop les unir. Gentilis, qui, le premier, a tracé les grandes lignes de la science du droit des gens, reprochait aux scolastiques d'avoir approfondi la théorie doctrinale du droit sans s'occuper en rien des faits ; il reprochait en même temps à Jean Bodin de n'avoir fait en quelque sorte qu'un cours d'histoire à propos du droit des gens [1]. On nous permettra d'essayer, à l'exemple d'un de nos maîtres [2], s'il ne serait pas possible de tout concilier, en faisant au droit, et à l'histoire, leur part distincte par époques, de manière à grouper d'abord quelques faits, et à présenter ensuite un résumé des progrès du droit pendant la période qu'auront jalonnée ces faits. Cette méthode, hâtons-nous de le dire, ne nous aurait pas paru la meilleure, si nous avions à entrer dans les détails, soit du droit, soit des faits : mais n'ayant à mettre sous les yeux du lecteur que des tableaux d'ensemble, nous ne craignons pas que son attention fixée, tour à tour, sur quelques résumés d'histoire, puis sur quelques exposés de droit, soit distraite par le récit des événements jusqu'à oublier l'enchaînement des principes, ou par l'analyse du droit jusqu'à perdre de vue la suite des faits. Nous avons même l'espoir que notre double étude pourra y gagner en intérêt, si nous parvenons, dans nos résu-

[1] Peccârunt antiquiores interpretes quòd solam civilis juris disceptationem hùc induxerunt : peccârunt et isti recentiores qui nudam historiarum recitationem attulere. (Albericus Gentilis. *De jure belli*, lib. 1, c. 1.)

[2] Voir l'*Histoire du droit romain*, par M. Ch. Giraud.

més d'histoire, à faire en sorte que les détails s'effacent et disparaissent pour ne laisser ressortir que les sommités des faits. Et d'ailleurs, en approchant de nos jours et au moment où les grandes questions du droit maritime, prêtes à se résoudre, sembleront devenir, pour quelque temps, la principale affaire de l'Europe et du monde, nous verrons l'histoire de ce droit et celle de la mer se fondre ensemble tellement que l'unité de sujet se rétablira d'elle-même dans notre récit.

§ 1. — Sommaires des cinq époques, au point de vue de l'histoire maritime.

L'antiquité s'offrira d'abord à nous comme dans un lointain où l'œil aperçoit seulement quelques grandes lignes, qui, se dessinant sur l'horizon, rappellent plutôt qu'elles ne reproduisent des monuments et des lieux dont il n'est plus permis d'approcher.

Les faits et les principes se trouvent là, tout groupés et définis suivant des notions généralement admises. Chaque peuple, chaque législation s'y présente avec son caractère arrêté.

Dans les temps modernes, au contraire, nous aurons à dégager les traits principaux, de cette multitude d'événements divers qui encombrent, pour ainsi dire, les avenues de l'histoire. Nous aurons donc besoin de toute l'indulgence du lecteur pour hasarder quelques vues d'ensemble, sur des époques au sujet desquelles tant d'opinions diverses se produisent chaque jour, et sur des faits qui, tout éloignés qu'ils paraissent, se rapprochent et nous touchent par leurs conséquences.

Nous n'avons, sans doute, qu'un seul point à extraire ici de toutes les histoires : c'est celui qui se rapporte au droit international de la mer ; mais quand on a prononcé ce mot de « droit », on ne peut séparer les « faits » de leurs rapports avec les principes éternels de la justice. Si l'appréciation morale des événements est la tâche la plus délicate et la plus embarrassante pour l'historien, n'est-elle pas le seul aspect sous lequel, lorsqu'on étudie le droit des gens, on puisse envisager l'histoire ? C'est là le fil que nous prendrons en main pour nous guider dans ce

dédale d'événements qu'il nous faudra traverser depuis l'ère chrétienne jusqu'à nos jours.

Pendant les invasions des barbares, et dans les siècles qui les ont suivies, nous assisterons à un double travail, de destruction et de renaissance, de fusion entre la force et le droit, de mélange entre les éléments d'une civilisation antique qui ne pouvait disparaître sans laisser au moins de soi quelques débris, et ceux d'une civilisation nouvelle qui semblait avoir, à sa naissance, certain air de famille avec la barbarie, mais qui devait, avec le temps, dépasser de bien loin les progrès réalisés par l'antiquité païenne.

Entre le commencement des croisades et la découverte du nouveau monde, nous verrons toutes les forces, tous les desseins de l'Europe chrétienne se diriger vers l'orient. Un mouvement religieux les y porte, comme aussi le besoin de repousses ces invasions armées qui menaçaient d'anéantir, avec le nom chrétien, la civilisation renaissante. Les États maritimes formés pendant l'époque précédente se développent et arrivent à l'apogée de leur puissance; mais les jalousies et les guerres qui divisent les villes commerçantes de l'Italie amènent, pour plusieurs d'entre elles, l'affaiblissement ou la ruine. En même temps, il se forme vers le nord une « ligue maritime » basée, au contraire, sur l'union des intérêts, et cette ligue devient bientôt une Puissance, qui impose, par la voie des armes, aux royaumes scandinaves, des conditions qu'elle ne pourrait obtenir par la voie des traités. Mais l'abus de la force marque aussi, pour elle, l'époque de la désunion et de la décadence, tandis qu'au centre de l'Europe plusieurs grands États territoriaux, que leur situation appelle à devenir États maritimes du premier rang, se préparent, par le progrès de leurs institutions et la concentration de leurs forces vives, au rôle considérable qui doit leur appartenir dans le système européen.

A la découverte du nouveau monde, le lieu de la scène va changer. Ce n'est plus sur les rivages de l'Europe ou dans le bassin de la Méditerranée, que les grands faits maritimes vont s'accomplir. L'intérêt se reporte tout entier vers des contrées

nouvelles. Il nous faut suivre les Espagnols sur la route de l'Amérique, et les Portugais, sur celle des Indes. Les découvertes et les conquêtes vont se succéder rapidement dans ces deux parties du monde, dont l'une était ignorée de l'Europe, et l'autre lui était restée presque étrangère, bien qu'elle fût depuis plusieurs siècles le but de ses désirs. Dans cette étude des deux plus grands événements de l'histoire maritime, nous aurons à en suivre les développements successifs. Après les Portugais, nous verrons arriver dans l'Inde d'autres nations de l'Europe qui entreront avec eux en partage de leurs conquêtes et du commerce de ces contrées : puis deux de ces peuples, nouveaux arrivés, entreprendront de pénétrer plus avant dans l'intérieur du continent indien et d'y créer un empire qui finira par tomber tout entier aux mains des Anglais. L'Amérique nous présentera le même concours d'émigrations européennes, mais avec cette différence que les continents du nouveau monde pouvaient ouvrir, à la fois, à de nombreuses colonies, d'immenses territoires. Les premiers établissements fondés par les Espagnols et les Portugais dans les deux Amériques continueront donc à subsister pendant plusieurs siècles, malgré les établissements nouveaux formés par d'autres puissances ; mais le moment viendra où l'extension des colonies américaines donnera lieu, notamment entre la France et l'Angleterre, à des guerres de rivalité non moins vives que les anciennes guerres de conquête. Pour achever le tableau de cette époque, nos regards se reporteront sur les États européens qui auront accompli de si grandes choses dans les deux Indes. Nous étudierons ces États dans le développement de leurs forces maritimes, dans leurs guerres et dans leurs alliances. Nous dirons brièvement quelles phases a traversées leur puissance, et comment la suprématie maritime a passé de l'une à l'autre, ou s'est partagée pendant quelque temps entre plusieurs. Nous rechercherons enfin ce que sont devenus les anciens États maritimes du moyen âge, dont les noms ne se retrouvent pas mêlés à l'histoire des deux Indes, et nous observerons la formation des États nouveaux qui, dans

la même période, ont pris place parmi les puissances maritimes de l'Europe.

Le point de départ de notre dernière époque ne sera pas marqué, comme celui de la précédente, par une de ces révolutions soudaines qui changent la face du monde commercial et maritime : et cependant pour quiconque porte ses regards du côté de l'avenir, quel événement peut être plus gros de conséquences que la formation spontanée d'un grand État chrétien au delà des mers? ne semble-t-il pas que la Providence ait voulu par là nous révéler quelque chose de ses mystérieux desseins, en nous apprenant que le système de notre équilibre européen pourra s'étendre graduellement à d'autres parties du monde? Tandis qu'en Amérique les plus belles colonies anglaises se transforment en États indépendants, en Asie l'Angleterre retrouvera, par l'accroissement immense de son empire des Indes, une compensation à ses pertes d'abord si douloureuses. En même temps, les côtes septentrionales de l'Afrique, qui semblaient jusqu'alors fermées aux entreprises de la France, deviendront pour elle le théâtre de nobles conquêtes, dont le premier résultat sera l'abolition presque complète de la piraterie dans les parages de la Méditerranée. Au sein même de l'Europe, nous serons témoins des péripéties les plus étranges que l'histoire ait à raconter, soit dans la guerre, soit dans la paix. Et d'abord, la chrétienté sera tenue comme en suspens par la grande lutte maritime qui s'engagera entre la France et l'Angleterre, la première appuyée sur la ligue des neutres et proclamant la liberté de la navigation et du commerce, alors même qu'elle s'efforce de justifier par les nécessités de la guerre les mesures les plus contraires à ce principe; la seconde déployant partout ses forces navales comme le meilleur soutien de ses prétentions au monopole du commerce et à l'empire exclusif de la mer. Puis cette rivalité qui avait ébranlé le monde, fera place à une alliance dont l'heureux fruit doit être de maintenir la paix entre les peuples, ou du moins de circonscrire l'étendue et d'abréger la durée des guerres à venir. Mais bientôt se développeront, au nord et à

l'orient de l'Europe, les conséquences d'un double fait qui peut troubler l'équilibre si péniblement rétabli : c'est à savoir les progrès de la puissance russe et l'affaiblissement de la puissance ottomane. La Méditerranée, qui, depuis la découverte de l'Amérique, semblait déshéritée de son importance maritime, est peut-être au moment de la reprendre tout entière. Après avoir cherché vainement la route de l'Inde par l'Égypte au temps des croisades, et l'avoir trouvée par le cap de Bonne-Espérance à la suite des Portugais, l'Europe se rappellera qu'elle confine elle-même aux riches provinces de la Perse et de l'Arménie, et son attention, réveillée par le bruit des pas de la Russie qui s'avance vers Constantinople, se détournera pour un temps des plages lointaines du nouveau monde pour se fixer davantage sur ces régions de l'Orient, où l'Islamisme, par conscience de sa faiblesse, sent lui-même le besoin de se transformer. Nos armes, et qui plus est, notre influence finiront par pénétrer jusqu'au cœur de ce vaste empire de la Chine, si fier jusque-là d'avoir été le dernier à défendre contre le progrès chrétien sa civilisation immobile et par là même redevenue barbare.

Mais tâchons de resserrer en moins de mots encore, l'expression de notre pensée.

Si nous considérons la chrétienté tout entière comme une grande unité morale dont la force et la puissance se développent dans le cours des siècles, les quatre époques que nous avons distinguées, depuis notre ère, pourront, au point de vue spécial de l'histoire maritime, se caractériser ainsi.

A la chute de l'Empire romain d'Occident, la chrétienté refoulée en Europe par la double invasion des barbares du Nord et des Sarrasins, cherche, dans le commerce maritime, un moyen de reprendre son essor.

A l'époque des croisades, la chrétienté d'Europe, dans laquelle se sont fondus les barbares du Nord qui l'avaient envahie, fait contre les Sarrasins le premier usage de sa marine qui se perfectionne et s'étend, pendant cette lutte prolongée

dont les rivages de l'Asie et de l'Afrique sont successivement le théâtre.

A la découverte du nouveau monde, l'Europe chrétienne paraît interrompre sa lutte dans la Méditerranée pour courir à la conquête des deux Indes, dont elle a trouvé la route à travers l'Océan, et sa puissance maritime, accrue par cette double source de richesses, devient prédominante dans le monde entier.

De nos jours, enfin, l'Europe, voyant que l'Amérique, déjà mûre pour l'indépendance, lui échappe, retourne ses pensées vers l'Orient où l'Islamisme, à demi vaincu par la civilisation plus encore que par les armes de la chrétienté, est réduit, cette fois, à s'appuyer sur elle, pour éviter ou retarder la ruine dont il se sent lui-même menacé.

Si, d'autre part, reportant nos regards sur la chrétienté elle-même, nous recherchons quel a été, pendant les mêmes époques, le développement progressif des États maritimes qui la composent, et le rôle qu'ont joué ces États :

L'Italie nous montrera tout d'abord, sur ses rivages, les premiers États chrétiens qui essaient de féconder par la navigation et le commerce les germes de civilisation échappés aux dévastations des barbares, et qui s'occupent d'ouvrir, à leurs marines naissantes, la route de Constantinople où s'est réfugié ce qui reste du commerce des Grecs et des Romains.

Les croisades nous marqueront l'époque où les colonies maritimes de l'Italie atteindront leur plus haut degré de force et de richesse, et, dans le même temps, la confédération anséatique nous offrira, dans les mers du Nord, un autre exemple d'États dont la marine et le commerce composent, pour ainsi dire, toute la puissance.

La découverte de l'Amérique enlèvera bientôt aux États commerciaux de la Méditerranée leur prépondérance, et les souverains des plus grands États territoriaux de l'Europe réuniront dans leurs mains la puissance maritime et coloniale à la puissance militaire. Ce sera l'époque des grandes luttes na-

vales, et la victoire, disputée tour à tour par l'Espagne, par la Hollande, et surtout par la France, restera pour un temps à l'Angleterre.

L'affranchissement de l'Amérique anglaise aidera la France à rétablir, avec l'appui des neutres, l'équilibre sur les mers : mais, avant que ce résultat puisse être acquis, une crise violente ébranlera l'Europe et le monde. La marine, transformée par l'application de la vapeur, verra son rôle grandir encore dans la paix comme dans la guerre.

§ 5. — Sommaires des cinq époques, au point de vue des progrès du droit maritime.

Cette distinction d'époques pourra-t-elle être aussi nettement tranchée en ce qui concerne le droit de la mer? Non, sans doute, la raison en est évidente : les limites du droit ne se déplacent pas comme celles des empires. Les principes fondamentaux de la justice sont éternels : il ne se produit pas, de siècle en siècle, de révolution dans la morale du genre humain. Ou plutôt, il n'y a eu qu'une seule révolution dans cette morale, c'est celle que le divin auteur du christianisme est venu opérer sur la terre, en faisant descendre avec lui du ciel le précepte de la charité. Mais avant que les conséquences de ce principe chrétien aient pénétré dans la morale publique des États, que de luttes, que de contradictions, que de conflits et que de guerres ! L'histoire de ces luttes est celle que nous avons à raconter. Les développements du droit n'ont pas été, comme ceux des États maritimes, le résultat de crises subites ou de découvertes imprévues, mais ils se sont produits graduellement, car la justice, comme la vérité, se dégage peu à peu des nuages qui semblaient l'obscurcir et poursuit, à travers les âges, sa lutte incessante contre les préjugés, les passions, les erreurs.

Nous pourrons observer les progrès du droit maritime, soit en lui-même, soit dans les monuments qui le contiennent.

Pour ce qui touche la forme extérieure de ces monuments,

nous rencontrerons d'abord ceux du « droit coutumier », puis ceux du « droit écrit » de la mer.

Au sortir de la confusion du Bas-Empire, le droit coutumier s'établit tout seul, sans législateur, sans préparation, sans concert, à mesure que le besoin d'une règle se fait sentir. Il se compose, comme les alluvions de la mer elle-même, de mille débris de diverses origines, assemblés par le hasard.

Nous reconnaîtrons les monuments de ce droit, d'une part, au mélange des dispositions qu'ils renferment et dans lesquelles les notions du droit privé se trouveront souvent confondues avec celles du droit public ou du droit des gens ; et d'autre part, à ce signe que lesmonuments dont il s'agit n'ayant date certaine ni de temps ni de lieu, malgré le nom qu'ils portent, leur origine comme leur histoire, leur force obligatoire, et jusqu'à un certain point, leur valeur même, sont matière à controverse parmi les savants.

C'est là cependant qu'il nous faudra étudier le droit de la mer au moyen âge, et saisir les différences qui caractérisent les usages maritimes du Midi et ceux du Nord, et les rapports de ces usages avec les mœurs et le degré de civilisation des différents peuples. Ce règne du droit coutumier se prolonge jusque vers la fin des croisades.

Les monuments du droit écrit de la mer se multiplient, au contraire, depuis la découverte du nouveau monde. La puissance navale s'étant alors concentrée dans les grands États qui possédaient déjà la puissance politique et militaire, les monarques législateurs des temps modernes ont donné leurs noms à des codes maritimes, parmi lesquels ceux de la France ont fixé l'attention du monde entier : l'ordonnance de Louis XIV sur la marine n'est-elle pas devenue comme le droit commun de l'Europe, en ces matières où le droit public et le droit des gens semblent non-seulement se toucher, mais se confondre ?

Nous rattacherons aussi au droit écrit de la mer ces actes mémorables de la diplomatie européenne qui ont marqué comme une ère nouvelle dans le droit des gens. Les traités

qui intervenaient entre les peuples n'avaient été, pendant bien longtemps, que de simples contrats, énonçant des faits, des injonctions ou des promesses, stipulant des acquisitions ou des abandons de territoire. Aucun principe de droit ni d'humanité n'y était invoqué pour rendre plus légère la main qui s'appesantissait sur le vaincu. Ce fut l'Église qui, la première, donna l'exemple d'introduire dans le règlement des questions internationales certains principes de morale chrétienne et d'humanité. Quelque chose de cette ancienne attribution des conciles et des papes au moyen âge a passé, depuis, dans les usages de la chrétienté, représentée presque tout entière dans les congrès solennels où se discutent maintenant les intérêts de la civilisation comme les frontières des empires. Leurs actes sont devenus, à certains égards, comme de « grandes chartes » d'équité entre les peuples, et si, parmi les dispositions qu'ils contiennent, il en est qui restent nécessairement soumises aux vicissitudes des événements, ne peut-on pas espérer du moins que les principes protecteurs, successivement déposés dans les traités européens, seront pour la civilisation une conquête que nul désormais n'osera lui ravir?

Quant au fond du droit et à ses progrès, nous aurons à grouper, dans notre exposé sommaire, les principales questions dont l'histoire compose celle du droit maritime, en nous attachant surtout aux matières du « droit des gens », mais sans omettre ce qui, dans le « droit public », ou même dans le « droit privé de la mer », peut avoir, avec le droit international, quelque affinité.

Nous essayerons donc de caractériser chaque époque sous le rapport des progrès du droit, comme nous l'avons fait sous le rapport de l'histoire des mers.

La première époque, celle des temps antiques, nous montrera le droit privé maritime traversant les phases de l'enfance et de la jeunesse, pour atteindre rapidement à son âge mûr. Les principes fondamentaux de ce droit, en ce qui touche le règlement des avaries, le prêt à la grosse, l'action exercitoire, sont fixés par les lois grecques et romaines. Le droit public

maritime se développe plus lentement; mais cependant il a déjà pourvu à la répression de la piraterie, à la protection des naufragés, à la police de la navigation et de la pêche, comme à celle des rivages. Le droit international maritime est seul en arrière de ce mouvement et semble rester encore dans l'enfance [1].

Les invasions des Barbares marquent une époque de décadence, et cependant on voit déjà poindre, même dans le droit, quelques germes nouveaux qui se développeront plus tard.

A l'époque des croisades ou du moyen âge, les trois branches du droit maritime semblent près de reprendre l'essor; mais combien leurs progrès sont d'abord inégaux! Le droit public de la mer, complété par la théorie de la lettre de change, par celles des assurances et des sociétés commerciales, n'aura presque plus de pas considérables à faire, dans les âges suivants, quant aux principes. La forme seule et le détail des règles attendront encore, des lois et des mœurs, leur perfectionnement graduel. Le droit public, au contraire, comprimé par la féodalité, luttera longtemps avant de se dégager de ses entraves; mais enfin la liberté civile, ce progrès qui doit préparer tous les autres, sortira, chose étrange! d'un mouvement qui semblait n'avoir pour but que la guerre. Quant au droit des gens, il n'a pas encore de forme arrêtée; mais on sent que le principe nouveau qui doit le produire, pénètre au sein des sociétés européennes. Ce principe, c'est l'élément chrétien qui, par sa tendance au rapprochement et à l'unité, dominera toutes les diversités de races, d'États, d'intérêts; l'Église, centre de cette unité, sera prise d'abord pour arbitre des droits généraux de la chrétienté, en attendant que les souverains et les peuples puissent se concerter eux-mêmes pour continuer cette œuvre de civilisation et de progrès.

Dans les deux siècles qui suivent la découverte du nouveau monde, à l'époque où les grands États maritimes parviennent

[1] « En consultant l'histoire ancienne, dit M. de Rayneval, je n'ai découvert aucune trace de la jurisprudence moderne concernant la mer en temps de guerre. » (*De la liberté des mers*, 1811, t. I, avant-propos, p. 11.)

à la plénitude de leur force au dedans comme au dehors, le droit public de la mer se développe si rapidement, que ses perfectionnements ultérieurs ne seront plus, pour ainsi dire, que la conséquence naturelle de principes déjà posés. Tout ce qui concerne la juridiction des tribunaux maritimes, la police des gens de mer et des ports, la discipline à bord des vaisseaux, l'exercice de la pêche, les bris et naufrages, est alors réglé par des lois dont la sagesse égale la prévoyance. Mais le droit international maritime ne marche point encore d'un pas aussi ferme. Les grands principes qui doivent lui servir de base s'éclairent par la discussion, se dessinent plus nettement dans les actes et dans les lois ; ils sont sur la voie du progrès, mais sans être mûrs pour recevoir une solution définitive.

Il semble que le mouvement nouveau des esprits qui servira de point de départ à notre dernière époque, doive marquer enfin, pour le droit international maritime, ce que nous pouvons appeler ici l'âge de sa maturité. Mais ce n'est pas du milieu des révolutions et du choc des armes que peut sortir immédiatement un progrès du droit. Il ne se fera jour qu'au rétablissement de l'ordre et de la paix. C'est alors seulement que la civilisation pourra compter avec elle-même et faire le dénombrement de ses nouvelles et importantes conquêtes. La consécration des droits de la neutralité et le grand principe du respect du pavillon, l'abolition de la course et celle de la traite des noirs, l'affranchissement graduel des esclaves dans les colonies européennes, formeront un ensemble de progrès trop remarquable pour ne pas appeler la reconnaissance des âges futurs sur les noms des souverains et des hommes d'État qui auront doté l'humanité de tels bienfaits.

PREMIÈRE ÉPOQUE.

DEPUIS LE COMMENCEMENT DES TEMPS HISTORIQUES JUSQU'AUX INVASIONS DES BARBARES QUI ONT AMENÉ LA CHUTE DE L'EMPIRE ROMAIN D'OCCIDENT.

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE MARITIME PENDANT CETTE ÉPOQUE.

Des souvenirs de navigation maritime sont partout mêlés aux plus anciennes traditions de l'histoire. La Bible nous montre les restes du genre humain trouvant un refuge dans l'arche, et voguant à la surface des eaux, pendant que les cataractes du ciel se rompaient pour inonder la terre coupable. L'histoire profane à son tour, dès la première époque où des faits certains peuvent se dégager des fictions de la Fable, nous présente, dans le même siècle, trois grands événements, qui sont comme les premières dates des fastes maritimes et commerciaux du monde; la fondation de Tyr, l'expédition des Argonautes et la guerre de Troie.

Le rôle que joueront sur mer l'Europe et l'Asie, ne semble-t-il pas marqué à l'avance par ces trois faits? L'Asie servira de berceau à la navigation commerciale, et, avec elle, à tous les arts, à toutes les industries du luxe et de la paix; mais c'est à l'Europe qu'appartiendront surtout la domination maritime et la supériorité dans la guerre.

Nous pourrions suivre ainsi, de siècle en siècle, l'ordre chronologique des principaux faits qui se rattachent à l'histoire de la mer, en nous aidant des recherches patientes et fécondes où l'érudition a développé l'intéressant tableau des progrès du commerce et de la navigation des anciens peuples;

mais notre sujet nous avertit de nous hâter, et de grouper ensemble les simples observations générales qui nous sont permises sur des temps si différents des nôtres.

Ce qui ressort de plus en plus de tous les travaux modernes de la science [1], c'est que, malgré les bornes relativement étroites du monde connu des anciens, leurs relations commerciales et maritimes se sont étendues bien plus loin et ont produit des résultats bien plus considérables qu'on n'aurait pu le supposer en considérant la faiblesse des moyens dont ils disposaient.

Pour laisser un moment de côté les expéditions de pêche, qui en général exigent moins d'efforts et restent plus obscures, nous distinguerons trois principaux usages qui se rattachent à la nature même de la mer.

Elle sert de véhicule aux migrations des peuples et à la diffusion du genre humain sur les territoires les plus éloignés les uns des autres.

Elle est la plus grande voie de commerce international, pendant la paix.

Elle est, pendant la guerre, le champ clos dans lequel se vident souvent les querelles, et se décident quelquefois les destinées des peuples maritimes.

Un simple coup d'œil jeté sur l'histoire nous prouvera que, sous ces trois rapports, la navigation des anciens, tout imparfaite qu'elle était, avait accompli de bien grandes choses, et tenu dignement son rang dans le monde.

[1] Voir notamment l'Introduction au premier volume de la *Collection de lois maritimes* de M. Pardessus.

CHAPITRE I.

COLONIES MARITIMES DES ANCIENS PEUPLES.

SECTION I.

Colonies maritimes des Égyptiens et des Phéniciens.

Strabon, qui nous a laissé de si précieux documents sur la géographie des anciens, dit quelque part, en parlant des expéditions maritimes accomplies par les peuples de l'antiquité, que les plus lointaines furent précisément celles qui remontent aux temps les plus reculés [1]. Sans prendre pour rigoureusement vraie cette assertion qui paraît étrange, comment ne serait-on pas frappé d'admiration quand on considère la grandeur des entreprises tentées et des résultats obtenus par les navigateurs de l'Égypte et de la Phénicie, dans des siècles où l'on croirait que l'art maritime devait être encore dans sa première enfance. Sous la conduite de Cécrops et de Danaüs, les premières colonies égyptiennes jettent dans la Grèce les fondements des royaumes d'Athènes et d'Argos. Quant aux flottes phéniciennes, non-seulement elles sillonnent la Méditerranée tout entière, reconnaissent toutes ses îles, abordent sur tous ses rivages, et, franchissant l'Hellespont et le Bosphore, explorent les profondeurs du Pont-Euxin : c'est par delà les Colonnes d'Hercule que ces antiques explorateurs des mers vont fonder l'importante colonie de Gadès (Cadix), qui semble la première arrhe de cette prise de possession de l'Océan, à laquelle les destinées du monde moderne étaient attachées. On ne peut douter qu'une fois établis dans ces parages, les Phéniciens n'aient prolongé leurs expéditions vers la droite, autour de la péninsule ibérique, et n'aient eu connaissance

[1] Οὐκ ἂν ὀκνήσαι τις εἰπεῖν, ὡς οἱ παλαιοὶ μακροτέρας ὁδοὺς φανοῦνται καὶ κατὰ γῆν καὶ κατὰ θάλατταν τελέσαντες τῶν ὕστερον, εἰ χρὴ προσέχειν τοῖς λεγομένοις· οἷον Διόνυσος καὶ Ἡρακλῆς καὶ αὐτὸς ὁ Ἰάσων : ἔτι δ'οἱ ὑπὸ τοῦ ποιητοῦ λεγόμενοι, Ὀδυσσεὺς καὶ Μενέλαος. (Strabon, p. 48 de l'édition de 1620.)

des rivages de la Gaule occidentale et des îles Britanniques, peut-être même de la Baltique et de ses golfes; tandis que, dans les contrées de l'Orient, leurs vaisseaux se partageaient, avec ceux de l'Égypte, et pendant un temps avec ceux de la Judée, la navigation du golfe Arabique, et parcouraient la mer Érythrée pour arriver au golfe Persique.

L'esprit d'entreprise et d'aventure qui caractérisait ces hardis navigateurs ne les a-t-il pas poussés plus loin encore, et, trouvant par instinct la solution d'un de ces grands problèmes qui devaient arrêter pendant tant de siècles l'essor de l'humanité, n'ont-ils pas, d'un côté, poussé leurs expéditions jusqu'à la mer de l'Inde, et reconnu quelques-unes de ses îles? n'ont-ils pas, de l'autre, accompli des voyages de circumnavigation autour de l'Afrique? Ce sont là des questions que les documents qui nous restent permettent de débattre plutôt que de résoudre; et d'ailleurs, suivant la remarque de Montesquieu, de telles expéditions auraient pu réussir comme voyages hardis de découverte, sans qu'il en résultât de conséquences pratiques pour la navigation ordinaire. Mais si nous voulons rentrer dans les limites du monde connu des anciens, ne suffit-il pas, pour apprécier à quel degré de force et de puissance maritime était parvenue la Phénicie, de se rappeler qu'elle a produit la Grèce et Carthage?

SECTION II.

Colonies maritimes des Carthaginois.

Ce serait une étude curieuse que de suivre, dans leur filiation et leur croissance, les colonies maritimes qui ont porté successivement sur les rivages de l'Afrique, de l'Europe et de l'Asie, avec la population surabondante de l'Orient, sa civilisation, ses croyances et ses arts. Nous y verrions ces émigrations successives se modifier suivant l'influence des climats dans lesquels elles se fixèrent, et celle des institutions qu'elles reçurent de leurs premiers législateurs. En même temps, nous pourrions reconnaître, dans les deux principales branches de

la grande famille phénicienne, les traits différents qui caractérisent et séparent leurs destins dans le monde. A Carthage, l'esprit d'exclusion, de méfiance et de mystère; en Grèce, l'esprit d'expansion, de confiance, de liberté.

Carthage concentre en elle-même son commerce et sa puissance; elle couvre de ses comptoirs la côte septentrionale de l'Afrique, elle étend ses relations à l'intérieur de ce vaste continent, et relie son commerce à celui de l'Égypte et de l'Arabie, au sein des déserts; elle renouvelle même, autour de l'Afrique, les essais de circumnavigation déjà tentés par les rois d'Égypte; ses conquêtes et sa richesse lui permettent de se poser en rivale de Rome, déjà presque maîtresse de l'univers. Mais, au lieu de s'attacher les peuples voisins par ses bienfaits, Carthage ne s'applique qu'à les retenir sous sa domination par la force, et à faire servir leurs productions et leur industrie à l'accroissement de sa richesse. Ses propres colonies demeurent vis-à-vis d'elle dans des liens d'étroite dépendance, si même elles ne sont réduites à un état d'humiliante servitude. « Pour rendre les Sardes et les Corses plus dépendants, » dit Montesquieu, « les Carthaginois leur avaient défendu, sous peine « de la vie, de planter ni de semer leurs terres : ils leur en- « voyaient d'Afrique les vivres dont ils avaient besoin [1]. » Aussi ne voit-on pas que la puissante et riche Carthage, si longtemps en possession du sceptre des mers, ait fondé au dehors beaucoup de ces grands établissements qui, ayant leur vie propre et leur indépendance acquise, subsistent après la chute de la mère-patrie.

SECTION III.

Colonies maritimes des Grecs.

La Grèce, adoptant un système tout différent, peupla le monde de ses colonies. Elle avait commencé, suivant la remarque de Cicéron, par asseoir presque toutes ses villes sur

[1] *Esprit des lois*, liv. 21, ch. 21.

les rivages de la mer, ou dans ces îles, qui ressemblaient elles-mêmes à de flottantes cités, avec leurs mœurs inconstantes et leurs institutions « dont la mobilité rappelait », dit notre auteur, « celle des flots qui les entourent [1] ». Ce peuple semblait pressé de communiquer à tout l'univers les trésors de civilisation et de liberté qu'il avait amassés pour lui-même.

Aussi voyez avec quelle fécondité son sol enfante ces essaims d'habitants qui, dans chaque siècle, s'élancent de ses ports pour aller fonder en tous lieux des colonies, dignes filles d'une si noble mère. Pour payer d'abord la dette de son origine, elle commencera par rendre à l'Asie le même service qu'elle en a reçu, en peuplant des enfants de la Grèce ces belles contrées de l'Asie Mineure, dont trois émigrations distinctes (l'Éolique, l'Ionique et la Dorique) se partageront les rivages et les îles, en y transportant leurs différences de dialectes, de mœurs et de caractère.

Une seconde Grèce, qui aura aussi ses illustrations et sa gloire, s'élèvera ainsi en face de la première ; et à côté des noms d'Athènes, de Sparte, de Thèbes, d'Argos, de Corinthe, viendront se placer, à divers titres, ceux de Smyrne, d'Éphèse, de Milet, de Rhodes, de Samos. Mais, non contentes de se répandre sur les deux rivages de la mer Égée, les races helléniques sauront choisir dans toutes les parties du monde, pour y asseoir leurs colonies, des lieux prédestinés par la nature à devenir, dans les siècles futurs, des centres de commerce, de civilisation et de puissance. Cyrène sera fondée, près de la grande Syrte, par une colonie sortie des Cyclades. L'altière Byzance devra son origine à Mégare ; la baie délicieuse de Parthénope (Naples) recevra d'abord une émigration Eolique. Mais c'est surtout à la race Dorique que reviendra l'honneur de créer, sous le beau ciel de l'Italie, une Grèce nouvelle (la Grande Grèce), où brilleront Tarente, Sybaris, Locres et Crotone. En même temps, les rivages de la Sicile se couvriront

[1] Ipsa Peloponesus pœnè tota in mari est..... Quid dicam insulas Græciæ quæ fluctibus cinctæ natant pœnè ipsæ simul cum civitatum institutis et moribus. (*De Republicâ*, 2, 4.)

de villes grecques non moins florissantes : Zanclé (Messine), Catane, Mégare, Syracuse, Naxos.

De ces premières colonies sortiront d'autres essaims de colonies nouvelles. Milet, devenue métropole à son tour, comptera jusqu'à quatre-vingts villes qui lui rapporteront leur origine, depuis Héraclée et Sinope, sur les côtes du Pont-Euxin, jusqu'à Naucratis, ce lieu de franchise des Grecs en Égypte; Ampé, sur le Tigre, et Clauda sur l'Euphrate. Phocée, moins célèbre par elle-même, aura la gloire de fonder Marseille, qui, à son tour, peuplera de ses établissements les côtes de la Gaule et de l'Ibérie.

Au lieu de prétendre, à l'exemple de Carthage, retenir sous le joug ces populations issues de son sein, la Grèce laissait chacune de ses colonies former un établissement à part, et le plus souvent une république indépendante, mais à qui l'instinct de la reconnaissance et celui de son propre intérêt faisaient contracter envers la métropole des liens d'affection et de mutuelle assistance, souvent plus durables et plus efficaces que les lois imposées par force ou par conquête. « Les colo« nies grecques, » dit Barthélemy, « sont libres dans leur dé« pendance, comme les enfants le sont dans les hommages « qu'ils rendent à des parents dignes de leur tendresse. En « ajoutant de nouveaux pays à la Grèce, elles ont introduit « dans le droit public les lois de la nature et du sentiment [1]. »

Sans qu'il soit besoin de pousser plus avant ce simple aperçu, on voit assez, par ce qui précède, comment, dans les temps anciens, la mer avait accompli sa première destination providentielle, qui était de servir à la diffusion du genre humain sur les continents et les îles. On comprend également combien ces colonies, transplantées en tant de lieux, durent contribuer à entretenir et à développer, entre les diverses parties du monde, d'immenses relations commerciales, dont la navigation maritime a toujours été le plus commode et le plus actif instrument.

[1] *Voyage du jeune Anacharsis*, t. II, p. 52, 53. Edit. stéréot. Paris, Mame, 1809.

CHAPITRE II.

COMMERCE MARITIME DES ANCIENS PEUPLES.

SECTION Ire

Commerce maritime des Phéniciens, des Juifs et des Carthaginois.

Pour parler d'abord des deux peuples de l'antiquité en qui le génie du commerce sembla dominer tous les autres, et pour qui la guerre ne fut qu'un moyen de défendre ou d'agrandir le champ de leur négoce, nous voyons les villes maritimes de Tyr et de Carthage, issues de la même origine, servir d'entrepôt, pendant des siècles, l'une aux productions de l'Asie, l'autre à celles de l'Afrique, réunir les trésors de l'Inde à ceux de l'Arabie, attirer à elles le commerce des côtes qui se découvraient peu à peu sur l'Océan, et déverser sur l'Europe toutes ces richesses naturelles, transformées quelquefois par leur propre industrie.

Sous le règne glorieux de Salomon, les flottes des Juifs s'associèrent pour quelque temps aux entreprises hardies des navigateurs de Tyr. Le génie commercial de ce grand roi se révéla tout d'abord par la fondation de Palmyre, qui ouvrit aux caravanes de l'Inde le chemin des déserts de la Syrie, et dont les ruines nous rappellent à la fois et la splendeur de cette illustre ville, et le nom héroïque et touchant de la seule reine dont les Romains aient triomphé.

SECTION II.

Commerce maritime des Grecs.

Plus modestes que les Phéniciens dans leurs entreprises de commerce, auxquelles ils n'attachèrent jamais leur gloire, et que souvent même leurs philosophes ont trop méprisées, les Grecs ont cependant, grâce à leurs ports si beaux, à leurs îles si florissantes, à leurs migrations si nombreuses, étendu fort loin leurs relations maritimes; et sans offrir aucune cité mar-

chande qu'on puisse comparer à Tyr ou à Carthage, ils ont exercé dans le commerce maritime une puissante, et, comme nous le verrons tout à l'heure, une salutaire influence. Mais l'amour de l'indépendance, qui leur faisait souvent négliger leur intérêt politique, laissa se diviser entre une multitude de villes le profit qu'on pouvait tirer de ces liens coloniaux qui les mettaient en rapport avec l'univers connu des anciens. De là ces renommées de prééminence maritime qui passèrent si souvent et si rapidement d'une ville à une autre ville, d'une peuplade à une autre peuplade, tellement que, s'il faut en croire un document conservé par Eusèbe et commenté par Selden, le sceptre de la mer aurait changé de mains dix-sept fois en moins de six siècles [1].

L'essor commercial de la Grèce commença par les colonies de l'Asie Mineure; Milet, Smyrne, Éphèse, furent les premiers et les plus importants marchés de ce rivage. Les îles de la mer Égée suivirent cet exemple. La situation heureuse de la Crète dut attirer promptement les peuples voisins vers ses ports. La tradition associe au nom de Minos, le premier législateur de ce pays, un souvenir de prépondérance maritime qui marquerait dès lors la liaison intime de la prospérité commerciale avec de justes lois. Égine, à qui le poëte Hésiode fait honneur de l'invention des navires, se distingua dans le commerce, ainsi que Lesbos, Chio, Samos, et plus tard cette fameuse Délos, qui dut cependant une célébrité plus poétique et plus grande au temple d'Apollon, dont on y venait admirer les prodiges. Mais, quant à l'objet de cette étude, la primauté parmi les îles commerçantes de la Grèce doit appartenir à Rhodes, célèbre par ses monuments, par ses écoles, mais dont le principal titre de gloire est, à nos yeux, cette législation commerciale dont nous parlerons tout à l'heure.

La Grèce proprement dite n'eut longtemps qu'un trafic intérieur. Elle recevait des Phéniciens les objets de luxe dont

[1] Comme le remarque judicieusement M. Pardessus, ce titre pompeux de *Maître de la mer* doit, suivant toute apparence, s'entendre uniquement de la mer Égée.

ne pouvaient se passer son élégance et sa mollesse, et dont Corinthe fut jusqu'à sa chute le riche entrepôt. Les premières relations maritimes des Grecs furent sans doute avec l'Égypte, dont les blés complétaient leurs récoltes insuffisantes; et lorsque la Grèce eut un commerce propre, ce fut principalement vers le Pont-Euxin que se dirigèrent ses vaisseaux. Entourée d'une ceinture de colonies de race hellénique, cette mer était pour les Grecs comme un lac dont ils tenaient les clefs, par la possession de Sestos et d'Abydos sur l'Hellespont, de Byzance et de Chalcédoine sur le Bosphore de Thrace. Maîtres des bouches de l'Ister (le Danube) et du Borysthènes (le Dnieper), ils comprirent les premiers l'importance de la navigation sur ces grands fleuves; et l'on croit qu'en remontant l'Ister, ils avaient ouvert à leur commerce une route qui se prolongeait par terre jusqu'à la mer Adriatique, où ils retrouvaient, dans l'Illyrie, les colonies grecques d'Épidamne, de Lisse, d'Apollonie. En même temps, à l'autre extrémité du Pont-Euxin, où ils possédaient Phase et Dioscurias dans la Colchide, on peut présumer que leur commerce s'étendait en deux branches : du côté du nord, dans la Scythie, autour du Palus-Méotide, et sur les bords du Tanaïs; au midi, vers le pays des Issédons qui, à travers leurs solitudes, pouvaient leur apporter les riches produits des Sères (les Chinois) et de l'Inde.

Cette division du commerce des Grecs entre plusieurs villes, dont aucune ne devait inspirer de sérieuses jalousies aux maîtres du monde [1], leur a permis de conserver, sous la domination romaine, une puissance maritime qui devint souvent utile à leurs vainqueurs.

[1] Il faut en excepter Corinthe, dont la richesse et la puissance attirèrent sur elle une vengeance cruelle, que Cicéron lui-même trouve imméritée. On connaît ce mot célèbre : « Nollem Corinthum. » (*De officiis*, lib. 1, § 35.)

SECTION III.

Commerce maritime des Marseillais.

Une seule des colonies fondées par la Grèce, Marseille, aurait pu faire ombrage à la puissance romaine, si la diversité de mœurs et d'intérêts qui exista, dès l'origine, entre la reine du commerce des Gaules et Carthage, n'eût porté les Marseillais à préférer l'alliance des Romains, auxquels ils demeurèrent en tout temps fidèles, et dont ils obtinrent, en retour, la protection, l'estime et l'amitié. A l'époque où Rome se divisa contre elle-même, Marseille, obligée de prendre un parti, se prononça pour celui du côté duquel elle voyait le sénat et les consuls; et réduite par les armes de César, elle fut vengée par les accents de douleur de Cicéron.

Portant dans leurs relations commerciales l'esprit libéral et civilisateur de la Grèce, les Marseillais ne s'employèrent jamais que pour assurer la liberté des mers. Tandis que Carthage couvrait d'un voile impénétrable la connaissance de ses découvertes et des lieux même où s'exerçait son commerce, Marseille semblait n'encourager les entreprises hardies de ses navigateurs que pour le commun profit du monde entier. Par la culture des sciences et des beaux-arts, elle mérita d'être appelée l'Athènes des Gaules. Ses institutions étaient si sages, que Cicéron trouvait plus facile de les vanter que de les imiter. Bien que son commerce ait atteint au plus haut degré de prospérité, il était, comme sa politique, modéré dans son étendue. Les négociants de Marseille n'allaient point chercher directement les richesses de l'Inde et de l'Arabie; mais la position de leur ville, et leurs rapports intimes et bienveillants avec les Gaules, faisaient affluer dans leur port toutes les ressources de ce sol si fertile et si varié dans ses produits. Les côtes de la péninsule ibérique, situées sur les deux mers, étaient couvertes de leurs colonies, dont le régime indépendant et libre retenait les populations dans le devoir, par les liens de la reconnaissance et la communauté d'intérêts.

A côté de ce mémorable exemple de ce que peut la modération dans les désirs et la justice dans les actes, nous voyons Tyr et Carthage détruites, à un siècle et demi de distance, l'une par la main du jeune conquérant de l'Asie, l'autre par les ordres impitoyables de la ville dominatrice de l'univers. Toutes deux, suivant la mesure de leurs forces, surent résister avec courage et périr avec honneur. Mais la longue histoire de leurs prospérités, qui fut aussi celle de leur fastueuse opulence, a laissé trop peu de nobles et généreux souvenirs.

SECTION IV.

Commerce maritime des Égyptiens.

En détruisant Tyr, Alexandre avait voulu montrer au monde quel sort il réservait à quiconque osait braver sa puissance; mais, pour ne pas frapper du même coup le commerce maritime dont cette ville était le centre, il résolut de la remplacer par un autre port, et son génie lui fit choisir, près de l'embouchure du Nil, l'emplacement admirable d'Alexandrie. C'est à cette fondation seulement que les historiens de l'antiquité reportaient l'origine certaine du rôle important que l'Égypte aurait joué sur les mers.

Au témoignage d'Hérodote, de Plutarque, de Strabon, une croyance, répandue parmi les anciens Égyptiens, leur faisait considérer comme illicite et profane tout usage quelconque de la mer. La navigation fluviale par le Nil aurait donc été la seule qui fût restée en honneur dans ce pays. Ces témoignages, il est vrai, paraissaient difficiles à concilier avec ce que l'antiquité racontait elle-même des voyages de Bacchus, d'Hercule, d'Osiris partant de l'Égypte pour aller à la conquête de l'Inde; et des expéditions maritimes de Sésostris, qui aurait réduit sous sa domination jusqu'au Pont-Euxin, et conçu, suivant Pline, le projet de réunir, par un canal navigable, le golfe Arabique à la Méditerranée [1].

[1] Daneon portus ex quo navigabilem alveum perducere in Nilum, quâ parte

Les découvertes de la science moderne, à mesure qu'elle déchiffre quelque chose des annales de l'Égypte, symboliquement écrites sur le granit de ses temples, viennent corroborer ces doutes, et ouvrir des horizons nouveaux à l'histoire. Suivant elle, la dynastie qui chassa de l'Égypte les rois pasteurs aurait conquis, avant les Phéniciens, l'empire maritime de la Méditerranée, et même, s'il fallait ajouter foi à un document antique tout récemment expliqué, les forces navales de l'Égypte auraient dès lors pénétré jusqu'à l'Océan[1].

Cependant, quel que fût l'éclat jeté sur les règnes de tels ou tels conquérants par ces expéditions fastueusement racontées dans leurs annales, les éléments d'une puissance maritime, peut-être étendue, mais certainement passagère, avaient peu à peu disparu de l'Égypte, comme le souvenir s'en était effacé dans le reste du monde; et lorsque ce pays fut tombé sous le joug des Perses, sa répugnance native pour la mer dut s'accroître encore au contact de ses nouveaux maîtres, qui ne connurent jamais les bienfaits de la navigation maritime.

Mais, à la fondation d'Alexandrie, l'Égypte se mit en possession des avantages que semblaient lui assurer pour toujours sa situation unique entre deux mers et deux continents, les plus vastes de l'ancien monde, et la fertilité inouïe de son sol fécondé par un fleuve bienfaiteur.

La mort d'Alexandre n'arrêta pas la réalisation de sa pensée. Sous les Ptolémées, l'Égypte devint le plus grand marché de

ad Delta dictum decurrit, LXII, M. P. intervallo (quod inter flumen et Rubrum mare interest), primus omnium Sesostris Ægypti rex cogitavit. (Plinii *Hist. natur.*, lib. 6, c. 29.)

[1] Voir notamment le Rapport lu par M. le vicomte de Rougé à la séance publique de l'Institut, le 14 août 1861, sur les fouilles exécutées par M. Mariette. Dans une inscription déchiffrée sur le temple de Karnak, on lit les paroles suivantes, mises dans la bouche d'Ammon, s'adressant au roi Toutmès III :

« Je suis venu, je t'ai accordé de frapper les habitants des îles. Ceux qui résident au milieu de la mer seront atteints par tes rugissements...

« Je suis venu, je t'ai accordé de frapper les extrémités de la mer. Le tour de la grande zone des eaux est serré dans ta main. » (*Moniteur* du 25 août 1861.)

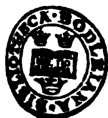
l'univers. Le premier « phare », ou du moins leplus merveilleux par la structure de la tour élevée qui le supportait, fut placé dans la petite île de Pharos, pour éclairer l'entrée du port d'Alexandrie, et ce nom s'est transmis jusqu'à nos jours pour désigner les feux tutélaires dont la science moderne a rendu la portée si longue et l'effet si sûr.

En recevant de la Grèce ses nouveaux souverains, l'Égypte en reçut aussi le bienfait des arts, des lettres et de la philosophie. Une protection éclairée attira les étrangers, encouragea les savants, et, à côté d'une marine formidable, fit fleurir la célèbre école dont les travaux astronomiques et géographiques, continuant et dépassant ceux des Arabes et des Phéniciens, ne furent pas moins utiles au développement de la navigation et de l'industrie.

Avec de tels secours, le commerce des Égyptiens prit rapidement l'essor, et fit oublier celui de Tyr, dont ce peuple avait recueilli l'héritage maritime. Envoyant leurs caravanes jusqu'au centre de l'Éthiopie, et leurs vaisseaux jusqu'à l'île de Taprobane (la moderne Ceylan), ils réunissaient dans leurs entrepôts les richesses de l'Afrique à celles de l'Asie, et y joignaient les produits non moins précieux de leurs propres cultures; car, au-dessus des objets destinés au luxe et à l'opulence, ils avaient à offrir leurs blés aux peuples situés dans des contrées moins favorisées par la nature, ou chez qui la mollesse avait paralysé les ressources d'un sol fertile. C'était du port d'Alexandrie que partaient, sans cesse, les flottes qui distribuaient sur tous les rivages de la Méditerranée ces divers produits. Pour recevoir par le golfe Arabique ceux qui venaient des contrées de l'Orient, Ptolémée Philadelphe construisit le port de Bérénice, d'où partait une route qui conduisait jusqu'à Coptos les marchandises dont le Nil achevait le transport. La pensée de réunir ensemble les deux mers, par un canal navigable, s'était même offerte à l'esprit de ce monarque, ami du progrès et des arts; mais il fallait attendre jusqu'à notre âge pour voir commencer, aux applaudissements de l'Europe, cette grande œuvre pour laquelle la science ne con-

naît plus d'obstacle aujourd'hui, et dont l'utilité doit aussi réduire, tôt ou tard, au silence des susceptibilités trop jalouses.

Ajoutons que si la gloire de doubler le cap de Bonne-Espérance eût dû échoir aux souverains de l'antiquité, il semble que les Ptolémées en étaient dignes. Mais rien ne confirme les bruits que l'histoire nous a transmis sur une prétendue réussite de cette grande entreprise.



SECTION V.

Commerce maritime des Romains.

Pendant que la puissance maritime des Égyptiens grandissait, celle de Carthage, arrivée à son plus haut degré, devenait pour Rome un objet de crainte et de haine. Bientôt allait commencer cette lutte acharnée, qu'il fallut près d'un siècle et demi pour amener à son terme : terme fatal pour Carthage, mais regrettable aussi pour ses vainqueurs, car, se voyant alors seuls maîtres du monde, ils laissèrent amollir leurs mâles courages dans le luxe et les délices. Ce n'était pas le commerce de Carthage qui avait été pour les Romains une cause d'envie [1]. La gloire des armes était la seule qui leur parût digne de l'ambition d'un peuple libre; l'art de vaincre et de commander, le seul dans lequel ils prétendissent ne céder le pas à personne [2]. Quant au négoce, l'opinion dédaigneuse exprimée par Aristote, dans sa « *Politique*[3] », se retrouve, deux siècles plus tard, dans la « *République* » de Cicéron. Seulement, le précepteur d'Alexandre, se plaçant au point de vue abstrait de la philo-

[1] Ce fut comme nation rivale et non comme nation commerçante qu'ils attaquèrent Carthage. (*Esprit des lois*, liv. 21, ch. 14.)

[2] Tu regere imperio populos, Romane, memento,
Hæ tibi erunt artes... (Virgil. *Æn.* lib. 1, v. 851, 852.)

[3] Ainsi, dans cette république parfaite, où la vertu des citoyens sera une réalité et non une simple hypothèse, ils s'abstiendront soigneusement de toute profession mécanique, de toute spéculation commerciale, travaux dégradants et contraires à la vertu. Ils ne se livreront pas davantage à l'agriculture. Il faut du loisir pour acquérir la vertu et pour s'occuper de la chose publique. (*Aristote*. Trad. par M. Barthélemy Saint-Hilaire, t. II, p. 50.)

sophie péripatéticienne, déclare le commerce incompatible avec la « vertu ». Le consul romain, plus préoccupé de la question d'honneur et de dignité, met dans la bouche de Scipion ces paroles : « Je ne veux pas que le même peuple soit le roi « et le facteur de l'univers [1]. » Et tandis qu'Aristote étend le même blâme à la profession de cultivateur, Cicéron se range à l'avis de Caton, et proclame que de tous les moyens d'acquérir, il n'en est pas de plus libéral et de plus noble que l'agriculture.

Tel fut l'esprit de la République romaine, pendant les siècles où le commerce eût été pour elle un moyen de s'étendre et de s'enrichir; toutes ses forces, toutes ses vertus, au nombre desquelles elle avait placé une pauvreté patiente et fière, se portaient vers la guerre et les conquêtes. Quant aux colonies dont il est parlé dans l'histoire romaine, ce n'étaient que des garnisons de soldats ou de citoyens, destinées à maintenir dans la dépendance de Rome, en les assimilant à ses mœurs, les pays conquis par ses armes.

Une fois arrivée à la richesse par la voie des conquêtes, Rome n'en eut que plus de mépris pour les peuples commerçants, dont aucun n'avait pu échapper à son empire; et se reposant dans l'indolence, elle laissa au commerce des provinces tributaires le soin de la pourvoir de parfums, d'esclaves, de spectacles et de pain. A cette condition, les Césars permettaient aux villes maritimes de l'Égypte, de l'Asie Mineure, de la Grèce, de la Syrie, du Pont-Euxin, de la Gaule, et à tant d'autres, de prospérer et de s'enrichir aux dépens de Rome elle-même, associées qu'elles étaient maintenant à sa fortune. L'importance et la nécessité de ce commerce, au point de vue de la politique (qui était sans crainte à l'intérieur, quand l'approvisionnement de Rome était assuré), leur fit même entreprendre et exécuter d'immenses travaux pour faciliter les transports dans tout l'empire. Comme il arrive naturellement en temps de paix, de nouvelles relations s'établirent, de proche

[1] Nolo eumdem populum imperatorem et portitorem esse orbis terrarum. (Fragm. de la *République de Cicéron*.)

en proche, entre les provinces de Rome et les nations du Nord ou de l'Orient qui avaient résisté à ses armes. La navigation maritime pénétra plus avant que jamais, d'un côté dans l'Océan, de l'autre dans les mers qui baignent l'Afrique et l'Asie. Les expéditions de l'Égypte pour l'Inde, se multipliant chaque jour, s'enhardirent à tourner la presqu'île en deçà du Gange, à fréquenter sur ce rivage les ports de Patala, de Barygaza et de Tyndis; quelques-unes arrivaient peut-être jusqu'à l'embouchure de ce fleuve; mais on ne peut douter que les commerçants de l'empire romain n'aient eu des rapports avec Ceylan. Sur les côtes occidentales de l'Afrique, ils dépassèrent le promontoire des Aromates, et parvinrent jusqu'à l'île de Ménuthias et au port de Raptum. En même temps la navigation du Pont-Euxin devint de plus en plus active, après que les conquêtes des Romains sur Mithridate eurent facilité leurs rapports avec ces pays, alors couverts de villes florissantes.

Mais l'activité même de ce commerce toujours croissant appauvrissait l'empire, qui, n'ayant presque aucun objet d'échange à offrir à tant de peuples, en retour des riches productions de leur sol, était réduit à les solder avec de l'or. D'autre part, ces relations, étendues jusqu'aux barbares du Nord, en leur apprenant de quel doux climat jouissaient les habitants des provinces méridionales de l'empire, leur inspirèrent sans doute l'idée des invasions dont Rome devait, quelques siècles plus tard, être la victime.

Après avoir considéré la navigation des temps anciens au point de vue de la paix, il nous reste à l'envisager au point de vue de la guerre; car c'est de ce double aspect que doit sortir la première notion du droit des gens maritime.

CHAPITRE III.

GUERRES MARITIMES DES ANCIENS PEUPLES.

SECTION Ire.

Premières origines de la marine militaire.

Dès que l'homme parut sur la mer, d'abord en explorateur, puis en maître, il y porta ses passions comme ses nobles instincts. Cette voie nouvelle, ouverte aux échanges, à la colonisation, à toutes les tendances généreuses de l'humanité, devint aussi un théâtre de crimes et de brigandages; et après avoir dompté le plus intraitable des éléments, il fallut s'y défendre contre les attaques des hommes. C'est ainsi que la navigation commerciale conduisit à l'établissement d'une marine militaire.

Mais, dans l'origine, toutes choses étaient confondues. La légitime défense de soi-même précéda l'emploi régulier d'une force protectrice, comme aussi la piraterie se mêla bien longtemps, non-seulement à la guerre, mais au commerce maritime. Nous en retrouverons des exemples dans presque tous les siècles de l'histoire. Les auteurs anciens ne sont pas d'accord sur la question de savoir qui fut l'inventeur des « longs navires » (c'est par ce nom qu'ils désignaient les bâtiments construits pour la guerre, car les autres étaient de forme arrondie). Pline [1] nous a transmis les noms de tous ceux qui ajoutèrent à ces bâtiments quelques rangs de rameurs. Suivant lui, le nombre des bancs fut porté, par les Ptolémées, jusqu'à cinquante. Sur les gros navires s'élevaient trois mâts, garnis de plusieurs étages de voilure; mais leur construction était si imparfaite qu'ils ne pouvaient tenir la mer que pendant les six mois d'été; le commerce maritime était partout suspendu pendant l'hivernage.

[1] *Naturalis historia*, lib. 7, c. 56.

Quant aux moyens d'agression et de défense, jusqu'à l'invention des armes à feu, la guerre maritime se réduisit presque à des combats d'abordage; cependant, les navires armés étaient pourvus, à la proue, d'éperons de fer, destinés à percer les flancs des vaisseaux ennemis. On suppléait au peu de capacité de ces bâtiments par leur nombre, qui dépassait quelquefois tout ce que nous pouvons imaginer aujourd'hui. Mais les progrès successifs de l'art des constructions navales ne rentrent qu'accessoirement dans l'objet de notre étude. Nous n'essaierons pas non plus de présenter ici le tableau des combats qui, depuis l'origine du monde, ont ensanglanté les mers. Il nous suffira de rappeler à la hâte quelques faits principaux, d'où ressortira le caractère de la guerre maritime dans l'antiquité.

SECTION II.

Guerres maritimes des Phéniciens et des Carthaginois.

Chez les peuples qui, dès l'origine, s'adonnèrent au commerce de la mer, et en firent l'instrument propre de leur puissance, tels que les Phéniciens et les Carthaginois, il semble que l'organisation d'une marine militaire ait dû suivre de près le développement de la navigation marchande; et cependant les annales de l'antiquité ne nous offrent guère de traces de forces navales permanentes, dont la destination aurait été de protéger les navires du commerce contre les déprédations des pirates et les attaques de l'ennemi. Les flottes de guerre n'apparaissent que lorsqu'il s'agit de livrer bataille; et ici se marque une distinction profonde entre les tendances des Carthaginois et celles des Phéniciens, leurs ancêtres. On ne voit pas que ces derniers, qui couvraient les mers de leurs vaisseaux marchands, aient entrepris de grandes expéditions armées pour leur propre compte. Des traités d'alliance et de paix, des priviléges commerciaux, achetés au prix de sacrifices plus ou moins coûteux à leur indépendance, paraissent avoir été les moyens dont ils se servaient d'ordinaire pour accroître leur

prospérité fastueuse. On rencontre partout leurs vaisseaux de guerre dans les flottes de leurs puissants dominateurs.

Les habitants de Carthage, au contraire, joignant à l'esprit de commerce l'esprit de conquête, et préférant même, pour s'agrandir, la voie des armes à la voie pacifique de la colonisation, se servirent de leurs flottes militaires pour ajouter à leur domaine des îles, des ports, des colonies déjà fondées par d'autres, quelquefois même des contrées tout entières. La position géographique de Carthage semblait convier ses habitants à cette double gloire, commerciale et guerrière. Entourés de déserts et de tribus nomades, ils n'avaient pas, comme les Tyriens, à redouter les armes de puissants et belliqueux empires, s'ils tentaient de reculer trop loin leurs frontières. Leurs conquêtes en Afrique n'étaient qu'un bienfait, et en répandant leurs comptoirs sur les rivages, en y fondant des cités industrieuses et policées, en s'ouvrant des routes commerciales à travers les solitudes de cet immense continent, ils accomplissaient, les premiers, l'œuvre de civilisation continuée depuis par les Romains, interrompue par l'invasion des Barbares, et qu'il était réservé à la France de reprendre avec éclat de nos jours.

Les progrès des armes carthaginoises, en Espagne, furent d'abord couronnés du même succès, mais commencèrent à attirer l'attention des Romains sur la tendance envahissante de ces commerçants; enfin leurs agressions contre la Sicile devinrent plus tard le signal des guerres sur lesquelles nous allons revenir tout à l'heure.

Carthage avait compté, depuis sa fondation, près de six siècles continus de prospérité paisible et glorieuse (de l'an 860 à l'an 264 av. J. C.). Tyr, au contraire, avait déjà éprouvé, sous le règne de Nabuchodonosor (vers l'an 572 av. J. C.), une de ces terribles catastrophes qui retentissent longtemps dans le monde. Puis, rétablie soixante-dix ans après par Darius (en l'an 502 av. J. C.), elle avait réparé ses désastres avec cette activité qui est le propre des cités commerçantes, et avait reconquis, sinon dépassé, son ancienne splendeur. Mais, ni dans

la première, ni dans la seconde phase de sa puissance, la Phénicie n'illustra son nom par des victoires maritimes remportées dans un but national et glorieux pour elle-même.

SECTION III.

Guerres maritimes des Grecs.

Arrêtons-nous ici un moment sur l'époque mémorable où les Grecs, à leur début dans la guerre navale, s'y firent tout d'un coup un nom qu'aucun autre n'a surpassé dans l'antiquité. C'est qu'à la voix de Thémistocle ils montèrent sur leurs vaisseaux, non pour attaquer, mais pour se défendre contre la plus formidable et la plus injuste des invasions. La place à part que les campagnes de Sparte et d'Athènes contre Xerxès occupe dans l'histoire, la gloire incomparable et pure dont rayonne encore aujourd'hui cette suite de victoires qui peut se résumer dans les journées de Marathon, d'Artémise, des Thermopyles, de Salamine, n'est pas due seulement à la grandeur de la lutte alors engagée entre l'Europe et l'Asie, encore moins, quoique Salluste fût tenté de le croire [1], à l'art admirable des écrivains qui l'ont racontée. Si l'esprit est confondu au simple dénombrement que fait Hérodote de cette flotte persane, composée de 1207 trirèmes de guerre et suivie de 3000 navires de charge, qui fut défaite à Salamine par les 358 navires du Péloponèse et de l'Attique, si le cœur bat au récit de ces traits de patriotisme et de courage d'un peuple aux abois, si l'on tremble quand leurs navires osent s'ébranler contre ceux des Perses, si l'on se sent heureux de leur triomphe, c'est de la conscience, croyez-le bien, que part ce sentiment si profond d'intérêt. C'est que dans aucune lutte maritime, on ne vit plus évidemment, d'un côté, l'injustice et la violence, de l'autre, la raison et le bon droit; d'un côté, tous les sentiments nobles et généreux qui élèvent le courage jusqu'à l'hé-

[1] Quia provenêre ibi magna scriptorum ingenia, per terrarum orbem Atheniensium facta pro maxumis celebrantur. (Salluste. *Catilina*, c. 8.)

roïsme, de l'autre, toutes les lâchetés, tous les abus de la force qui, suivant l'expression du poëte, la « font crouler d'elle-même[1]. » Cette flotte immense que nous venons de nommer « la flotte des Perses, », parce qu'elle était commandée par leurs satrapes, ne se composait presque en totalité que de Phéniciens et de transfuges des colonies grecques des deux continents et des îles. S'étant laissé asservir par Xerxès, ils se traînaient au combat avec leurs armes grecques et leurs chefs persans, dont l'attitude, suivant la remarque d'Hérodote, n'était pas celle de commandants mais d'esclaves[2]. Du côté des Grecs, au contraire, on ne voyait que les vaisseaux de l'Attique, du Péloponèse, de l'Eubée, des petites îles de Délos, d'Égine, de Chios; de Naxos, enfin, dont les quatre navires, envoyés pour se joindre aux Perses, avaient résolu généreusement de suivre la fortune de la mère-patrie. La Grande-Grèce d'Italie n'y était représentée que par un seul navire sorti du port de Crotone; toutes les autres colonies des Hellènes avaient refusé, ou ce qui semble plus lâche encore, avaient marchandé ou éludé leur concours. Cependant ce fut, on peut le dire, la Grèce entière qui triompha dans la journée de Salamine, car c'était sa cause, sa liberté, son existence, que défendirent les nobles fils qui lui restaient fidèles.

L'année suivante la défaite des Perses fut achevée par les victoires de Platée et de Mycale, remportées le même jour; et l'honneur de cette dernière revint aux peuples de l'Ionie, qui, embrassant cette fois la cause de la Grèce, brûlèrent les vaisseaux ennemis retirés à sec sur le rivage, car les Perses n'osaient plus disputer aux Hellènes la supériorité sur les mers. Ce fut aussi sur terre que se termina, trente ans après, cette bataille d'Eurymédon dont le succès amena le traité conclu entre Artaxerxe et Cimon (l'an 449 av. J. C.).

L'union intime de Sparte et d'Athènes avait fait leur force et

[1] Vis consili expers mole ruit suâ. (*Horat.*)

[2] Ἔχοντές τε Ἑλληνικὰ ὅπλα... Εἵποντο δὲ ὡς οὐ στρατηγοὶ, ἀλλ' ὥσπερ οἱ ἄλλοι στρατευόμενοι δοῦλοι. (*Hérodote*, lib. 7, p. 470-471, de l'édit. d'Henri Estienne en 1592.)

leur commun triomphe ; on avait vu leurs plus grands hommes abjurer pour le salut de la patrie toute susceptibilité d'amour-propre ou d'intérêt. Mais ils ne surent pas conserver longtemps cette vertu, plus difficile et plus rare que le courage. Les armes de la Grèce, victorieuses au dehors, se tournèrent contre elle-même, pour déchirer son propre sein et ruiner ses cités les plus glorieuses. La longue guerre du Péloponèse offrit, sans doute, aux généraux des deux nations devenues rivales, de nombreuses occasions de signaler leurs talents et leur bravoure, et à leurs flottes militaires, de montrer qu'elles étaient encore dignes de précédents si glorieux; mais en lisant l'histoire de ces exploits, on sent qu'ils ne sont plus animés de la même vie, que ce patriotisme est plus restreint, que ces noms de grands hommes ne montent plus d'eux-mêmes à la gloire, et que la plume éloquente de leurs historiens, le talent de leurs artistes inimitables n'ont pas été inutiles pour en immortaliser le souvenir.

Tant que les Athéniens conservèrent leur marine, ils purent résister aux attaques de la ligue si puissante qu'avaient soulevée contre eux leurs fiers rivaux, et reprendre par intervalles, sous la conduite d'Alcibiade ou de Nicias, la prédominance dont ils avaient abusé pour humilier leurs anciens compagnons de gloire. Mais la défaite de la flotte athénienne par Lysandre, dans les eaux d'Ægos-Potamos, mit leur ville et leur avenir à la merci de Sparte triomphante. Obligés de livrer leur flotte de guerre, à l'exception de 12 vaisseaux, ils virent détruire à la fois, et les murailles de bois où ils avaient trouvé jadis, à la voix de l'oracle un si glorieux asile, et ces murailles de pierre construites par Périclès et qui joignaient le Pirée à la ville de Minerve, c'est-à-dire les comptoirs du commerce et l'arsenal de la guerre, au sanctuaire des lettres et des arts. Enfin, pour dernière expiation de leur orgueil, les descendants des héros de Marathon et de Salamine durent à un roi de Perse (Artaxerxe Mnémon : l'an 374 av. J. C.) le rétablissement de leurs franchises. A partir de cette époque, la marine militaire des Grecs ne joue plus dans les affaires du monde un rôle égal au souvenir de ses anciens exploits.

SECTION IV

Guerres maritimes des Romains.

Ce ne fut pas le besoin de sauvegarder leur indépendance, mais l'ambition d'abaisser une puissance rivale, qui entraîna les Romains dans la guerre maritime. Carthage occupant la mer par ses vaisseaux, il était nécessaire de la suivre sur cet élément, pour la combattre. Quand le moment en fut venu, Rome apporta dans la construction et l'équipement d'une flotte militaire la même promptitude, la même énergie qu'elle déployait habituellement dans l'organisation de ses armées. On a été trop loin en prétendant que les Romains n'avaient aucune marine, avant l'année où furent créés les duumvirs pour prendre soin des constructions navales. (309 av. J. C.) Un traité entre Rome et Carthage, rapporté par Polybe (et remontant à l'an de Rome 245), contient des stipulations qui supposent que les Romains faisaient, dès lors, le commerce maritime, non-seulement avec la Sicile et la Sardaigne, mais avec Carthage et ses colonies d'Afrique. Cependant, s'ils avaient des navires de guerre, ces navires étaient apparemment en bien petit nombre, et d'une construction bien imparfaite, puisqu'au commencement de la première guerre punique, les Romains prirent modèle sur une galère carthaginoise à cinq rangs de rames, échouée à la côte, pour en construire d'autres pareilles. Deux mois après, Rome avait en mer une flotte de deux cents galères à cinq rangs de rames, et de vingt trirèmes. Mais on s'aperçut que ces vaisseaux, construits à la hâte et avec des matériaux grossiers, manquaient d'agilité pour se lancer sur les vaisseaux carthaginois, et déchirer leurs flancs avec un éperon acéré. Le génie inventif des Romains y suppléa par la découverte d'un terrible engin de guerre, « les corbeaux », au moyen desquels, se cramponnant au bord ennemi, ils engageaient immédiatement une lutte corps à corps, et retrouvaient ainsi, sur mer comme sur terre, le même emploi de leurs armes offensives, de leur sang-froid et de leur

courage. Le succès répondit à tant d'énergiques efforts, et leur premier combat naval fut une victoire. Ce combat s'était livré près de Myles, sur la côte septentrionale de la Sicile. Le consul Duilius y commandait la flotte romaine. Pour le récompenser d'avoir doté sa patrie d'un nouveau genre de gloire, on inventa aussi de nouveaux honneurs qui furent ajoutés à son triomphe. Une colonne rostrale en perpétua le souvenir.

Encouragés par ce début, les Romains mirent tous leurs soins à accroître leur flotte et à former des matelots et des rameurs; et quatre ans après (256 av. J. C.), à la célèbre bataille d'Ecnome, ils purent mettre en ligne trois cent trente vaisseaux, dont chacun portait cent vingt combattants et trois cents rameurs. Leurs consuls, amiraux improvisés, mettant cette fois en œuvre toutes les ressources de la tactique navale, surent vaincre encore la flotte carthaginoise, quoique supérieure en nombre, et commandée par Hannon et Amilcar.

Devenue par là maîtresse de la mer, la flotte des Romains ne leur fut pas moins utile pour transporter des armées entières sur le sol de l'Afrique, et prépara ainsi d'autres triomphes dont le récit n'entre pas dans notre sujet. Il nous suffit de remarquer, que dans ces commencements de la marine romaine, l'inexpérience de leurs pilotes, jointe à l'imperfection de leurs navires, les exposa plus d'une fois à des sinistres terribles, où la tempête anéantit des flottes entières. Plus d'une fois aussi, le sénat fut au moment de renoncer à ce genre de guerre que semblait, disait-il, leur interdire la volonté des dieux. Mais après ces découragements passagers, on voyait, au moment du besoin, des flottes nouvelles, construites avec les avances des particuliers quand le trésor public n'y pouvait suffire, reparaître en ligne et retrouver le chemin de la victoire.

Dans la seconde guerre punique, ce fut sur le sol de l'Italie que le génie d'Annibal sut transporter la lutte, en attaquant au cœur la puissance romaine. Et cependant n'est-ce pas la flotte de Rome qui, en transportant Scipion et ses soldats sous les murs de Carthage, força, par cette diversion inattendue,

...nter le théâtre de ses

...ou pour ainsi dire inter-
...mande avait surmonté tous
...anchi les Alpes pour aller
...erner, qui n'avait eu si long-
...a traversa au contraire pour
...eaux, et dut ainsi son triomphe
...rmees. Mais ce succès même ne put
...oût de la mer. Une fois vainqueurs,
...sions d'accroître le nombre de leurs
...un mémorable exemple? Au lieu de
...re que les Carthaginois leur avaient livrée
...s, et qui se montait, dit-on, à cinq cents
...vent.

... de Carthage, qui, dans la troisième guerre
... plus que se débattre contre la mort, nous
...al, exilé de sa patrie, ranimer encore, dans les
... Orient, la guerre maritime contre Rome, et ten-
...veau la fortune, sur les flottes d'Antiochus. Mais,
... es efforts de ce grand homme, la lutte avait perdu son
...ere et son importance. Tant que les Romains avaient
...attu pour l'empire contre Carthage, ils avaient su vaincre
... mer, sans avoir besoin du secours de leurs alliés. Pour
...ter les conquêtes et dompter la résistance, quoique éner-
...que, d'Antiochus, ils ne dédaignèrent pas d'appeler à leur
aide la flotte des Rhodiens et celle d'Eumène. Les victoires navales de Cyssonte (191 av. J. C.) et de Myonnèse (190 av. J. C.) leur ouvrirent le passage de l'Hellespont, et préparèrent la défaite des Syriens et le traité, honteux pour Antiochus, dans lequel ce monarque vaincu promit aux Romains de leur remettre le grand homme dont il avait méprisé les conseils (189 av. J. C.).

Rome paya généreusement l'assistance utile qu'elle avait trouvée dans ses alliés de l'Asie. Les Rhodiens, dont la flotte avait partagé les périls et les honneurs de cette guerre, obtin-

rent la Lycie et une partie de la Carie, située dans le voisinage de leur île.

Dans cette esquisse rapide, où nous ne pouvons emprunter à l'histoire que quelques traits propres à faire ressortir le caractère moral des principales entreprises dont la mer fut le théâtre dans l'antiquité, nous ne saurions passer sous silence une expédition qui fait bien voir quel était l'état intérieur de la république romaine, dans les derniers temps qui précédèrent l'établissement de l'empire.

Il semble que, chez ce peuple, tout dépassait la mesure ordinaire des hommes et des choses. Ses vertus avaient atteint à l'héroïsme, ses vices dégradaient l'humanité; ses possessions s'appelaient l'univers (*orbis romanus*); mais cet « univers » était un assemblage de nations ou de provinces agglomérées par la conquête, et entre lesquelles aucun lien commun ne s'était encore formé. Les factions armées s'y disputaient le pouvoir; et, tour à tour, les proscriptions et les guerres civiles faisaient couler le plus pur du sang romain. Dans les affaires des provinces, comme dans celles de l'Italie, tout allait, pour ainsi dire, au hasard. Un commerce immense se faisait par ces peuples, qui, plus trafiquants que guerriers, avaient accepté le joug des Romains, relevé par un titre d'alliance, à condition de trouver dans leur négoce avec Rome, oisive et corrompue, un moyen nouveau de s'enrichir. De ce nombre étaient quelques îles grecques de l'Asie Mineure, telles que Rhodes et Délos. Quant aux grandes cités de la Grèce antique, Corinthe, payant pour toutes la dette de l'honneur, avait été ensevelie sous ses ruines la même année que Carthage. Mais, faute de cette force gouvernementale qui sauvegarde et protége tous les intérêts, on voyait, à côté d'un commerce qui embrassait le monde entier, une piraterie non moins riche et non moins puissante. Rien ne prouve mieux de quels gains le trafic avec Rome était la source, que la continuation de ce commerce maritime au milieu même d'un pareil brigandage, qui, se développant au sein des guerres civiles, avait acquis des proportions dont l'histoire ne nous offre guère d'autres exemples. Il

faut lire dans Cicéron (*pro lege Maniliâ*) l'éloquent tableau qu'il fait de l'audace et de la puissance de ces pirates qui, non-seulement infestaient toutes les mers, mais, s'étant organisés peu à peu en une confédération immense, attaquaient à force ouverte les châteaux et les villes, saccageaient les temples les plus vénérés, bloquaient les ports de la république, attaquaient ses flottes, et, chose honteuse pour le nom romain! les coulaient à fond sous les yeux mêmes d'un consul. Joignant au crime l'insulte et l'insolence, ils dérobaient les faisceaux et les haches des licteurs, ou bien ils imitaient, sur leurs vaisseaux ornés d'or et de pourpre, ce luxe dont les caprices étaient l'aliment de leurs rapines. C'était au fond de la Méditerranée, sur les rivages montueux de la Cilicie, que ces pirates avaient établi leur repaire; disons mieux, le chef-lieu de leur puissance. Ils y avaient construit des forteresses, et s'étaient ménagé, par la terreur de leur nom, des traités d'alliance avec plusieurs des peuples voisins.

Mais telle était alors l'insouciance de Rome, que ces hontes ne suffisaient pas pour l'émouvoir. Il fallut, pour qu'on se décidât à purger les mers de ces pirates, que la capitale du monde en fût réduite à craindre d'être affamée par leurs brigandages; car ils interceptaient chaque jour les convois de blé que la Sicile, la Sardaigne et la côte d'Afrique envoyaient à Rome pour la nourrir. Le mal étant parvenu à cet excès, on jugea que, pour y remédier, ce n'était pas trop d'une sorte de dictature; mais cela même faillit compromettre l'entreprise, car en investissant un citoyen de tels pouvoirs, le sénat craignait de se donner un maître.

Chargé de ce commandement suprême, Pompée rassembla cinq cents navires de guerre empruntés en partie aux Rhodiens et aux Byzantins, embarqua plus de cent mille soldats, et, partageant toute l'étendue de la Méditerranée en treize départements confiés à treize sénateurs, il commença, depuis les colonnes d'Hercule, à pourchasser devant ses flottes les vaisseaux des pirates, qui, traqués ainsi de mer en mer, furent promptement refoulés vers leurs retraites de la Cilicie. Là,

ce grand capitaine sut achever, par les voies de clémence, une entreprise conduite avec tant de vigueur. Ayant obtenu, par la crainte de ses armes, la soumission de ce qui restait des pirates, il en distribua vingt mille dans les terres, et l'on vit se transformer en paisibles cultivateurs la plupart de ces audacieux brigands de la mer.

Avertis par cet exemple, les empereurs romains eurent soin d'entretenir constamment deux flottes considérables, à Ravenne et à Misène, pour défendre sur les deux mers les abords de l'Italie. Sur les côtes éloignées, la protection des navigateurs était confiée à des trirèmes fournies par les peuples alliés ou tributaires.

Nous avons vu que pendant près de cinq siècles (jusqu'à l'an 491 de Rome), les Romains étaient restés étrangers, par penchant comme par circonstance, à la science, sinon tout à fait à la pratique de la mer. Et cependant, chose étrange! ce fut ensuite par la guerre maritime que se fixèrent, au dedans comme au dehors, les destinées de ce peuple et celles du monde. La question de puissance extérieure s'était décidée, dans la Méditerranée, contre Carthage : ce fut dans les mers de la Grèce que se termina la longue et sanglante querelle entre les compétiteurs à l'empire. La cause des libertés publiques n'avait plus nulle part de défenseurs; perdue par les factions, elle n'avait pu être réhabilitée par un meurtre. Et déjà la bataille navale remportée par les lieutenants d'Octave contre la flotte de Sextus Pompée, sur les côtes de la Sicile, près des lieux devenus célèbres par la première défaite des Carthaginois (Myles), avait réduit à l'impuissance les restes de ce grand parti de l'aristocratie romaine, avec lequel périt Cicéron, et qui avait contre-balancé quelque temps la fortune de César. Resté seul en face de Marc-Antoine, Octave parut conduire avec lui au combat, sur ses vaisseaux, le sénat, le peuple et les dieux protecteurs de l'Italie, tandis qu'Antoine traînait à sa suite les flottes mêlées des peuples barbares de l'Orient, et cette reine dont l'amour fit sa perte, après avoir efféminé son courage. « Ce jour-là, » dit Bossuet, « la puissance romaine tout entière

« se mit sur la mer. » La victoire navale d'Octave, à Actium, vint clore l'histoire de la République romaine, comme celle de Thémistocle, à Salamine, avait inauguré les beaux siècles de la Grèce libre et florissante. Mais, au temps de Thémistocle, les Grecs étaient dignes de la liberté, parce qu'ils savaient unir le patriotisme au courage. Rome, au temps d'Octave, avait déjà cessé d'être libre, parce qu'on n'y connaissait plus cette vertu, sans laquelle les hommes de caractère et de génie deviennent trop souvent des citoyens, non-seulement inutiles, mais funestes. La bataille d'Actium rendit du moins au monde l'ordre et la paix, et le siècle d'Auguste, rassemblant comme en un faisceau toutes les gloires de cette époque, même celles auxquelles se rattachait le sombre souvenir des proscriptions d'Octave, leur a donné son nom dans l'histoire.

Au point de vue des progrès de l'art naval, on peut remarquer que la flotte des Perses à Salamine était uniquement composée de trirèmes, et que celle des Romains, dans les guerres puniques, ne dépassait pas cinq bancs de rameurs, tandis que, dans la flotte d'Antoine à Actium, il y avait des vaisseaux à huit et dix rangs de rameurs. Mais la légèreté des navires liburniens d'Octave triompha de ces masses flottantes, qui, réduites à se défendre comme des citadelles, ne pouvaient faire usage de leur éperon pour attaquer [1].

La conquête de l'Égypte fut, pour Auguste, une des conséquences les plus importantes de sa victoire; en réduisant en province romaine le royaume des Ptolémées, il mit l'Europe, et surtout l'Italie, en communication directe avec les riches contrées de l'Orient. Cette grande voie, si courte et si facile, resta ouverte au commerce maritime autant de siècles que dura l'empire des Césars. Nous verrons plus tard combien d'efforts inutiles ont été faits dans les temps modernes, pour la reconquérir.

[1] Antoine avait amené de l'Orient 500 navires de haut bord, mais il ne put en mettre en ligne que 170, par l'insuffisance du nombre de matelots et de rameurs dont il disposait. Cléopâtre y avait joint 60 vaisseaux.

La flotte d'Octave était de 260 voiles. (Rollin. *Histoire romaine*, t. XVI, p. 64.)

PREMIÈRE ÉPOQUE.

DEPUIS LE COMMENCEMENT DES TEMPS HISTORIQUES JUSQU'AUX INVASIONS DES BARBARES QUI ONT AMENÉ LA CHUTE DE L'EMPIRE ROMAIN D'OCCIDENT.

SECONDE PARTIE.

EXPOSÉ DU DROIT MARITIME.

On voit assez, par le résumé d'histoire qui précède, combien, malgré les bornes relativement étroites du monde connu des anciens, les rapports internationaux dont l'usage de la mer est l'occasion s'étaient multipliés, par suite de la colonisation, du commerce, des alliances et des guerres. Il paraîtrait naturel d'en conclure que la science dont l'objet est d'étudier ces rapports avait dû, non-seulement se produire, mais se développer et fleurir parmi les peuples de l'antiquité. Et cependant nous ne trouvons, dans les monuments de cette période si longue, rien qui nous prouve qu'on se soit occupé, dans les temps anciens, d'étudier sérieusement les principes du « droit maritime international », ou d'en poser les règles. Tout ce qui nous reste consiste en quelques traités de paix, en quelques fragments de lois, dont même quelquefois l'authenticité paraît douteuse, et dont la plupart n'ont pour commentaire que les faits généraux de l'histoire.

Notre indigence est à peu près la même en ce qui concerne le « droit public de la mer », c'est-à-dire les règlements émanés de chacun des États maritimes de l'antiquité pour la police des gens de mer, de la navigation et des ports. Toutefois, à partir de l'établissement de l'empire romain, le « corps de

droit » nous offre une foule de constitutions qui ont réglementé ces matières.

Mais pour ce qui touche au « droit privé maritime » des anciens, quoique nous soyons encore réduits sur bien des points à de simples conjectures, les documents et les faits épars rapprochés par de savantes mains nous permettent de constater quels étaient au moins les principes fondamentaux de ce droit, et de reconnaître l'esprit de justice et de sagesse qui les avait dictés.

Je n'aurais donc que peu de mots à dire du droit maritime dans l'antiquité, si je n'étais conduit par la force des choses à parler brièvement du droit privé maritime dans celles de ses origines qui remontent à cette époque reculée.

Il semble, en effet, que quelque chose de l'indivisibilité de la mer se communique au droit qui la touche. Les jurisconsultes les plus autorisés nous enseignent que la ligne de démarcation qui sépare le « droit public » du « droit privé », est bien moins marquée dans ces matières que dans celles du droit civil ordinaire. Nous lisons, dans un fragment d'Ulpien, que « l'armement et la gestion des navires sont « affaire d'État ». (*Ad summam reipublicæ navium exercitio pertinet.*) Émérigon consacre un chapitre à prouver que « l'assurance est du droit des gens [1] ». Blackstone exprime l'opinion que « la loi marchande est une branche de la loi des nations ». On peut donner, à l'appui de ce sentiment, plusieurs raisons qui serviront à faire mieux comprendre la nature propre du « droit de la mer ».

La première, c'est que chaque peuple ayant le droit d'ouvrir ou de fermer ses ports à qui bon lui semble, les droits privés des marchands qui font le commerce international prennent leur source dans des conventions expresses ou tacites qui appartiennent par elles-mêmes au droit des gens.

Une autre raison, c'est que le droit privé maritime se compose, comme le droit des gens, bien plus de coutumes et d'usages que de règlements et de lois positives. De là ce nom

[1] Voir dans Emérigon, *Traité des assurances*, t. I, p. 30.

« d'us et coutumes de la mer » que l'on donne au droit maritime en général, quoiqu'il comprenne aussi des ordonnances et des lois écrites; mais la partie principale est ici nommée pour le tout.

Une troisième raison, enfin, c'est que les stipulations ordinaires dont le commerce maritime est l'objet étant simples de leur nature et presque toujours inspirées par les mêmes besoins, se retrouvent aussi à peu près les mêmes dans tous les temps et « chez tous les peuples », ce qui est, à proprement parler, le caractère du « droit des gens » dans l'acception que les Romains donnaient à ce mot, aussi bien que dans celle que nous lui donnons aujourd'hui.

Ce sera donc en commençant par le droit privé, que nous grouperons ensemble, suivant l'ordre des matières, les observations auxquelles donnera lieu l'examen rapide des documents que nous possédons sur le droit maritime des anciens peuples.

Mais indiquons d'abord à quelles sources nous avons puisé.

CHAPITRE Ier.

SOURCES DU DROIT MARITIME DANS L'ANTIQUITÉ.

Lorsqu'on parle des origines du droit, c'est vers la Grèce et Rome que se reporte naturellement la pensée. C'est par la philosophie des Grecs qu'a commencé le mouvement de la civilisation païenne, et les lois de la Crète, de Sparte, d'Athènes, ont été fort admirées de l'antiquité. Mais plusieurs de ces lois, qui plaçaient les vertus politiques avant les vertus morales, ne convenaient, comme le remarque Montesquieu[1], qu'à de petits États « où l'on pouvait élever tout un peuple comme une famille », et dans l'art de faire des lois capables de régir de grands peuples, c'est-à-dire fondées sur les besoins et sur la morale universelle du genre humain, les jurisconsultes de Rome ont assurément dépassé leurs maîtres.

Il est cependant un point où Rome elle-même a paru céder le pas à la Grèce. C'est en ce qui concerne le « droit maritime ».

On sait avec quel mépris le peuple qui aspirait depuis son origine à conquérir et à dominer le monde, a toujours traité les opérations mercantiles. Bien que les philosophes grecs aient affecté dans leurs livres le même dédain pour la profession de marchand, ces abstractions théoriques n'empêchaient pas que, dans la plupart des ports de la Grèce continentale et de ses îles, la pratique du commerce ne fût en honneur, et n'attirât surtout vers les spéculations maritimes l'industrieuse activité de ces populations si intelligentes et si habiles.

Aussi voyons-nous sortir de la Grèce les plus anciennes notions du droit maritime que l'histoire nous ait transmises sous une forme arrêtée; et dans la Grèce, nous savons, grâce à Démosthènes, que son illustre patrie serait digne aussi d'être

[1] *Esprit des lois*, liv. 4, c. 7.

citée, avant toute autre peut-être, pour la sagesse de ses institutions et de ses lois sur ces matières. « Les plaidoyers du grand « orateur, dit M. Pardessus, nous ont conservé le fond d'une « législation dont l'injure des temps a fait disparaître les « textes [1]. »

Nous aimerions donc à penser que c'est d'Athènes, ce centre de civilisation, de prééminence maritime et de lumières, que les lois commerciales des autres États de la Grèce ont découlé comme de leur source; et cependant les Rhodiens ont obtenu, au tribunal de l'histoire, l'honneur d'attacher spécialement leur nom à cette législation nautique des Grecs dont il ne nous reste qu'un grand souvenir et de faibles débris.

La loi Rhodienne.

L'île de Rhodes, l'antique Ophiusa, n'est que d'une médiocre étendue; mais il semble que tout y portait l'empreinte de la distinction et de la grandeur. Elle fut la patrie de Cléobule, un des sept sages. Son fameux Colosse était compté parmi les merveilles de l'ancien monde. Ses temples magnifiques attiraient une foule d'adorateurs. Ses écoles de belles-lettres et d'éloquence étaient au nombre des plus célèbres. Cicéron, au témoignage de Plutarque, y vint écouter les leçons d'Apollonius. César s'y rendait dans le même dessein, lorsqu'il tomba entre les mains des pirates.

Heureusement placée à l'angle de l'Asie Mineure, l'île de Rhodes servait de port de relâche aux vaisseaux qui allaient d'Égypte en Grèce ou de Grèce en Égypte. Mettant à profit cet avantage, les Rhodiens se livrèrent au commerce maritime avec une infatigable ardeur et un succès qui fit leur splendide opulence. Mais trop prudents pour prétendre à la domination des mers, ou pour désirer de s'agrandir beaucoup sur le continent voisin, ils eurent une ambition mieux proportionnée aux forces de leur État. Ce fut de se maintenir dans une

[1] Pardessus. *Collection de lois maritimes antérieures au* XVIIIe *siècle*, t. I, p. 35.

indépendance, au moins relative, vis-à-vis des conquérants de l'Europe et de l'Asie; et s'ils n'arrivèrent pas tout à fait à cette situation digne et forte à laquelle le savant auteur du *Voyage du jeune Anacharsis* ne craint pas d'appliquer le nom moderne de « neutralité armée[1] », ils firent souvent désirer l'appui de leur flotte aux maîtres du monde. Par ses services dans les guerres contre Antiochus, Persée, Mithridate, Rhodes mérita d'être appelée (comme Marseille) « la plus fidèle alliée du nom romain [2] ». Puis, quand la guerre civile éclata dans Rome, les Rhodiens suivirent d'abord les drapeaux de Pompée; mais, peu généreux après la défaite de ce grand homme, ils refusèrent de lui ouvrir, dans sa fuite, les portes de leur ville, comme ils les avaient ouvertes à Eschine et à Métellus.

M. de Pastoret, dans sa *Dissertation sur l'influence des lois rhodiennes* [3], a remarqué que ces liens naturels de reconnaissance et d'amitié ont pu contribuer à porter les Romains, ordinairement si jaloux à l'endroit des législations étrangères, à donner pour ainsi dire « droit de cité » dans Rome aux lois nautiques des Rhodiens.

Quoique l'histoire se taise sur l'époque à laquelle aurait eu lieu cette sorte d'importation du droit hellénique en Italie, tout fait présumer que ce fut dans le siècle qui précéda l'établissement de l'empire romain, à une époque rapprochée de celle où les Rhodiens conquirent l'estime de leurs puissants alliés en les aidant à vaincre la résistance opiniâtre des rois de l'Asie. On voit, en effet, sur la liste des ouvrages composés par des jurisconsultes romains sur la loi Rhodienne, et dont le Digeste contient des fragments, les noms de plusieurs contemporains de Cicéron.

La République romaine, à sa naissance, avait puisé dans les institutions de la Grèce, alors libre et florissante, sinon le texte de la célèbre loi des Douze Tables, au moins l'esprit et les prin-

[1] Édition de 1809. Paris, Mame, t. VI, p. 247.
[2] Neque fortitudine adversus Mithridatem, neque fide in Romanos quisquam Rhodiis par fuit. (*Velleius Paterculus*, lib. 2.)
[3] Page 25.

cipes fondamentaux de ce code politique et civil, qui fut si longtemps respecté.

La République romaine, parvenue à son plus haut degré de puissance, n'aurait donc pas dédaigné de s'adresser encore à la Grèce, cette fois conquise ou subjuguée, pour lui demander les lois maritimes qu'avait mûries l'expérience de ce peuple navigateur.

Voici en quels termes le jurisconsulte Volucius Mæcianus, dans un fragment inséré au Digeste, rapporte un rescrit qu'il attribue à l'empereur Antonin.

« Requête d'Eudémon de Nicomédie à l'empereur Antonin.

« Sire Empereur, ayant fait naufrage sur les côtes d'Italie, « nous avons vu nos effets enlevés par les agents du fisc qui « résident aux îles Cyclades. »

Antonin répondit : « Je suis maître du monde, mais la loi « est maîtresse de la mer. Que la loi nautique des Rhodiens « soit observée en tout ce qui n'est pas contraire aux nôtres : « ainsi l'a décidé autrefois l'empereur Auguste [1]. »

A voir la solennité inaccoutumée de cette déclaration impériale (que même, par une sorte d'hommage rendu aux Grecs, le Digeste reproduit exceptionnellement dans leur langue), qui ne s'attendrait à trouver, à la suite, un ensemble de lois nautiques emprunté aux Rhodiens [2] ? Cependant rien de tel ne se rencontre dans les compilations rédigées par ordre de l'empereur Justinien. Le titre du Digeste qui renferme le rescrit dont nous venons de parler, se rapporte à une matière du droit privé maritime, au règlement de la contribution qui doit avoir lieu en cas de jet : il est intitulé *De lege Rhodiâ de jactu,* et le seul fragment de la loi Rhodienne qui paraisse avoir été textuellement conservé dans la traduction latine, est spécial à cette matière. Le reste se compose de commentaires émanés des jurisconsultes de Rome.

[1] Fragm. 9, Dig. *De lege Rhodiâ de jactu.*

[2] Il serait étonnant qu'après les éloges donnés à ces lois, Justinien n'eût voulu en prendre qu'un seul titre, comme s'il avait rejeté le reste, ou que les lois Rhodiennes consistassent en un seul chapitre. (*Azuni*, t. I, p. 335.)

Quant aux Basiliques, cet autre corps de droit romain, traduit pour l'usage de l'Orient en langue grecque et qui, outre l'intérêt propre aux modifications ou additions qu'il devait contenir, offrirait par rapport aux recueils de Justinien la même sorte d'intérêt qu'offre la version des Septante par rapport au texte hébreu de nos livres saints [1], elles ne sont pas parvenues jusqu'à nous dans leur forme authentique et primitive, et, parmi les fragments conservés, il en est fort peu qui se rapportent au livre LIII où l'on traitait des matières maritimes et navales : *De rebus nauticis.*

C'est donc ailleurs qu'il faut chercher l'ensemble des lois nautiques des Rhodiens, si ces lois se sont conservées quelque part jusqu'à nos jours.

Or un document, d'apparence législative, imprimé pour la première fois par Schard, en 1591, et inséré par Loewenklau, en 1596, dans une collection d'ouvrages sur le droit Grec-Romain (*Jus Græco-latinum*) semblerait nous révéler, par son titre, l'existence longtemps cachée de cet antique trésor.

On lit en tête : *Loi maritime des Rhodiens* (Νόμος Ῥοδίων ναυτικός).

Quelle foi doit-on ajouter à ce document, et quel est le caractère des dispositions qu'il contient? Ce sont deux questions qui, débattues depuis plusieurs siècles, ont fatigué la sagacité des érudits, et sur lesquelles les opinions les plus contraires se sont produites dans nos écoles.

On s'étonne de voir des hommes tels que Jacques Godefroy, Mornac, Vinnius [2], Giannone, Valin, accepter pour lois authentiques des Rhodiens, et vanter comme un monument précieux de jurisprudence nautique, ce même recueil dans lequel François Baudoin, Antoine Augustin, Bynkershoeck, Heineccius, Gravina croient reconnaître, au contraire, les signes manifestes d'un récit trompeur et d'une compilation fa-

[1] V. l'*Histoire du droit romain*, par M. Ch. Giraud, p. 446.

[2] « Pretiosum fragmentum », dit Mornac. « In quâ legum navalium collectione », dit Vinnius, « multa sanè sunt egregia et scitu utilissima. » (V. M. Pardessus. *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 26, note.)

briquée à plaisir par un juriste ignorant, ou peut-être par un pauvre Grec affamé [1].

Cujas avait exprimé, au sujet de ces lois Rhodiennes, l'opinion que ce n'étaient pas les anciennes lois de cette île célèbre, mais des lois d'une date plus récente (*recentiorum leges*).

M. de Pastoret, dans une note de sa « Dissertation » couronnée, en 1784, par l'Académie des inscriptions et belles-lettres [2], semble être revenu à cet avis, qui serait aussi le nôtre.

Mais en contestant à la compilation qui nous occupe les deux caractères d'antiquité et d'autorité législative, que ne justifient ni son contenu ni sa forme, faut-il la rejeter d'une manière absolue, comme un assemblage incohérent de pièces subreptices et sans valeur?

Le nom qu'elle porte, le nombre et l'ancienneté des manuscrits qui la reproduisent; la conformité qui existe entre plusieurs de ses chapitres et des chapitres de lois ou de règlements maritimes compris depuis les temps de l'empire romain dans des monuments dont l'authenticité n'est pas douteuse [3]; enfin, et plus que tout cela peut-être, l'intérêt qu'offrent au point de vue de l'histoire maritime certaines dispositions de ces prétendues lois Rhodiennes, où se trouvent les premières notions d'usages qui se sont développés plus tard et ont donné naissance à des contrats nouveaux de notre droit maritime, telles sont nos raisons pour ne pas pousser ici la critique jusqu'au mépris.

Nous dirons plutôt, avec M. Pardessus, que « cette série de chapitres, sans appartenir à la législation positive ni en faire partie, « s'y rattachait, comme un livre de pratique se rattache à la loi « dont il offre les développements ou le supplément usuel [4]. »

[1] « Jus illud Rhodium quod nescio quis Græculus esuriens finxit, » dit Bynkershoeck. (*Dissertatio ad legem Rhodiam de jactu.*)

[2] « Il paraît assez prouvé, dit-il, que les lois des Rhodiens, telles qu'elles ont été faites, ne sont pas parvenues jusqu'à nous. » (*Dissertation sur cette question :* « Quelle a été l'influence des lois maritimes des Rhodiens sur la marine des Grecs et des Romains? » par M. de Pastoret. 1784, p. 26, note 54.)

[3] Tels sont les extraits des Basiliques, connus sous le nom de « Synopsis minor » et de « Synopsis major ».

[4] *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 218.

On y aura fait mention de quelques usages qui commençaient à s'établir, pour étendre à des cas nouveaux la contribution en matière de jet ou d'avaries; et comme complément à cette sorte de « Manuel des gens de mer », on y aura joint certaines dispositions extraites des lois maritimes alors en vigueur.

Il y a tout lieu de croire que cette compilation Rhodienne est antérieure à la promulgation des Basiliques, qui eut lieu vers l'an de J. C. 890 [1]. Plusieurs chapitres de la troisième partie se trouvant reproduits textuellement dans la *Synopsis major*, on en peut conclure, avec certitude, qu'elle existait du moins avant cet abrégé des Basiliques dont on conserve au Vatican un manuscrit portant la date de 1167 [2].

C'est ainsi qu'en voulant remonter à la source du droit maritime des anciens peuples, nous nous trouvons reportés en plein moyen âge, par l'examen impartial d'un monument dont le titre semblait devoir nous conduire à l'antiquité la plus reculée.

Quelle meilleure preuve pourrions-nous donner de l'impossibilité de traiter, par époques distinctes, des origines et des progrès du droit maritime dans cette première période des temps historiques?

[1] *Histoire du droit romain*, par M. Ch. Giraud, p. 445.
[2] M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 220.

CHAPITRE II.

DROIT PRIVÉ MARITIME DANS L'ANTIQUITÉ.

En suivant l'ordre naturel des matières, la première branche du droit maritime qui s'offre à nous, est le droit privé.

Nous avons dit tout à l'heure quelles sont les raisons qui nous autorisent, non pas sans doute à faire ici l'exposé complet de ce droit, mais à toucher quelque chose de ses principes, à cause de leur corrélation intime avec le droit international de la mer.

C'est surtout quand on traite de la période grecque et romaine que cette liaison est manifeste. Car de quoi nous parlent tous les monuments législatifs qui nous restent de Rome ou de Byzance, les Basiliques comme le Digeste, la loi Rhodienne comme l'Édit du préteur, si ce n'est de la contribution en matière de jet de l'action exercitoire, du prêt à la grosse? Quel est ce droit maritime dont nous trouvons les règles si clairement énoncées dans les plaidoyers de Démosthènes, et plus tard dans ceux de Cicéron, si ce n'est le droit qui régissait les rapports des particuliers entre eux quant aux transactions relatives à la navigation et au commerce?

Pour résumer comme il convient notre pensée sur ce vaste sujet, nous nous arrêterons, d'abord, à une remarque qui paraît étrange et que nous n'oserions pas hasarder ici si nous n'étions rassuré par l'autorité d'un savant et consciencieux écrivain.

Qui a mieux étudié que M. Pardessus toutes les variations du droit privé maritime, qui en a mieux fait ressortir tous les progrès d'après les monuments des divers âges? et cependant, à propos des contrats dont la navigation et ses risques sont la matière, il dit quelque part : « Que l'immutabilité comme l'u-

« niformité est presque de l'essence du droit maritime [1]. »

Ne semble-t-il pas, en effet, que dès la première époque où ce droit nous apparaît, sous une forme certaine, dans les antiquités de l'histoire, il soit arrivé presque à sa perfection dernière?

S'agit-il de contribution en cas de jet? Le texte le plus ancien, sans contredit, des lois Rhodiennes pose, pour la distinction des avaries en « communes » et « particulières », le principe le plus juste qu'aucun législateur ait jamais trouvé.

S'agit-il de prêt à la grosse? L'acte rapporté par Démosthènes, dans le plaidoyer contre Lacritus, pourrait encore aujourd'hui servir de formule pour rédiger un contrat pareil entre un capitaliste et un négociant de Marseille ou de Liverpool.

Veut-on savoir à quels faits la responsabilité de l'armateur ou du patron doit s'appliquer? Qui donc en a mieux défini la nature? qui en a plus soigneusement distingué les nuances et fixé l'étendue, que le Préteur de Rome et les jurisconsultes éminents qui ont commenté son Édit?

Veut-on aller enfin jusqu'à ce contrat d'assurance maritime dont l'invention semblait un honneur réservé à nos temps modernes, comme étant le fruit d'une science inconnue de l'antiquité? Voilà que Tite-Live et Cicéron nous citent des conventions dont les clauses se rapprochent tellement de ce contrat que, de l'aveu d'Émérigon, si ce n'était encore l'arbre développé par la culture, c'était du moins le « sauvageon » qui l'a produit [2].

Pour faire cesser l'étonnement que cette observation peut causer d'abord, il suffit de réfléchir à la nature des conventions dont le droit privé maritime se compose.

Ces contrats sont basés presque tous sur les notions les plus simples du droit, sur des besoins qui sont partout les mêmes, sur des intérêts qui, lors même qu'ils semblent opposés, conspirent ensemble pour atteindre leur but.

[1] *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 140.
[2] Emérigon, t. I, p. 2.

Le règne de la violence et de la fraude aura, je le veux, précédé, là comme ailleurs, celui de la justice et de la bonne foi. Mais on aura reconnu bien vite qu'entre particuliers la voix de l'intérêt n'était pas moins impérieuse que celle de la conscience pour bannir des relations commerciales tout abus de la force et les faire rentrer dans les voies d'une stricte et impartiale équité.

Sans parler ici des contrats ordinaires du droit commun sur lesquels repose tout trafic, maritime ou autre, tels que l'échange, la vente, le loyer des choses ou celui du travail de l'homme, nous dirons seulement quelques mots de deux ou trois contrats particuliers à la navigation maritime et qui dépendent de ses nécessités ou de ses périls.

Il n'y a rien de plus fort pour rapprocher les hommes et faire taire leurs passions que le commun danger. Or, dans les opérations de commerce maritime, le danger est toujours, ou actuel ou imminent, ou du moins présent à la pensée. C'est en vue de ce danger qu'on s'associe, pour en prévenir, s'il se peut, les chances, ou pour atténuer le résultat des sinistres auxquels il aura été impossible de se soustraire par la prudence.

Une fois embarqué sur ce frêle navire qui doit sauvegarder contre les flots de la mer ses marchandises et sa vie, l'homme sent une puissance irrésistible planer sur sa tête : sa volonté propre et ses projets sont subordonnés à la volonté suprême de la Providence, qui dispose seule de ce capricieux et terrible élément. De là vient que la force majeure, qui, dans les contrats civils, se trouve sous-entendue comme une éventualité possible mais peu probable, est, au contraire, presque toujours exprimée dans les contrats et dans les lois qui ont la navigation maritime pour objet. Elle est reçue comme excuse valable pour les contraventions à ces lois, et comme exception légitime qui dispense des engagements pris en vertu de ces contrats, à moins que le contrat n'ait pour objet les risques de mer eux-mêmes et leurs conséquences.

SECTION Ire.

De la contribution en cas de jet.

Ce n'est pas par un simple effet du hasard que la plus ancienne des lois maritimes se rapporte à la « contribution en cas de jet ». Ce cas fut sans doute un des premiers qui se présentèrent à résoudre pour des faits de mer.

La tempête avait commandé : nul n'avait hésité, sous la pression du péril commun, à faire tel ou tel sacrifice sans lequel, corps et biens, tout devait périr. Mais, le danger passé, on aura contesté pour savoir dans quelle proportion la perte serait supportée.

Ce fut alors que la loi Rhodienne proclama cet axiome, dont les siècles suivants n'ont eu qu'à confirmer la sagesse :

« Que tous supportent en commun le dommage qui a eu « l'intérêt commun pour objet. » (*Omnium contributione*, ou, comme dit Gaius, *intributione, sarciatur quod pro omnibus datum est.*)

D'une définition si lumineuse, les conséquences sortaient d'elles-mêmes.

Tout jet ou abandon de marchandises qui aura eu, à la fois, pour « cause » et pour « résultat » le salut du navire, est une « avarie commune », dont la perte doit se répartir entre tous les propriétaires de marchandises chargées à bord et le propriétaire même du navire ainsi préservé [1].

Toute avarie qui n'aura pas été faite en vue du salut commun, ou qui, faite dans ce but, ne l'aura pas atteint, est une « avarie particulière » qui reste à la charge du propriétaire de la chose avariée [2].

Mais qui constatera, d'abord, que le jet a eu pour « cause » le salut du navire? Ce sera, autant que possible, une délibé-

[1] Æquissimum enim visum est commune detrimentum fieri eorum qui, propter amissas res aliorum, consecuti sunt ut merces suas salvas haberent. (Paulus, fragm. 2, *De lege Rhodiâ de jactu.*)

[2] Amissæ navis damnum collationis consortio non sortitur per eos qui merces suas naufragio liberaverunt. (Fragm. 5, *De lege Rhodiâ de jactu.*)

ration prise, avant ce jet, par les chargeurs, et dont nous voyons le droit athénien faire mention dès le temps de Démosthènes[1].

Quant au « résultat », si le navire allégé par le jet a cependant péri dans la même tempête, les marchandises repêchées par des plongeurs ne seront pas sujettes à contribution, car le jet n'a pas empêché le naufrage.

Que si, au contraire, le navire, sauvé d'une première tempête par le jet, a fait naufrage dans un autre lieu, le prix des marchandises échappées à ce sinistre sera mis en contribution, car le premier jet ayant effectivement atteint son but, le propriétaire des objets jetés à la mer avait un droit acquis à l'indemnité[2].

Ce principe d'équité, appliqué d'abord aux dangers qui viennent de la mer elle-même, l'a été dans la suite aux périls qui naissent de la malice des hommes. On a aussi étendu le principe de la contribution aux marchandises abandonnées pour racheter le navire des mains des pirates.

On a également assimilé au cas de jet, celui où le patron aurait été obligé, pour alléger le navire à l'entrée d'une passe ou d'un port, de placer des marchandises dans une chaloupe qui aurait péri.

Pour établir la part contributive due pour les marchandises conservées, le droit romain voulait qu'on les évaluât au prix qu'on en pourrait tirer au port de déchargement[3]. Pour fixer, au contraire, l'indemnité due à raison des marchandises sacrifiées au salut commun, il avait égard seulement au prix d'achat de ces marchandises; car il s'agit, disait le jurisconsulte Paul, d'indemniser et non d'enrichir leur propriétaire[4].

[1] *Plaidoyer contre Lacritus.* Édition de Reiske, t. II, p. 927.

[2] Fragm. 4, § 1, Dig., *De lege Rhodiâ de jactu.*

[3] In his rebus, quarum nomine conferendum est, æstimatio debet haberi non quanti emptæ sunt, sed quanti venire possint. (Paulus, fragm. 2, § 4, Dig., *De lege Rhodiâ de jactu.*)

[4] Nec ad rem pertinet si hæ quæ amissæ sunt pluris venire poterunt, quoniam detrimenti non lucri fit præstatio. (Paulus, fragm. 2, § 4, *De lege Rhodiâ de jactu.*)

Ni les vêtements précieux, ni les bijoux sauvés par le fait de la conservation du navire, n'étaient exempts de la contribution à raison du jet; mais elle ne portait pas sur les vivres destinés à la nourriture commune; et les passagers ne devaient rien pour leurs personnes, parce qu'un homme libre, disait la loi romaine, n'a pas de prix (*Corporum liberorum æstimationem nullam fieri posse*).

Quant aux esclaves, il n'est pas douteux que, se trouvant au rang des « choses », ils ne dussent venir à contribution pour leur valeur. On ne saurait affirmer avec la même assurance qu'il fût interdit de les jeter à la mer, comme d'autres marchandises, pour sauver le navire du naufrage. J'aimerais à penser, avec Vinnius, que l'usage, sinon la loi, prohibait un abus si cruel de la puissance des maîtres; et cependant, quand je vois Cicéron lui-même, dans son *Traité des devoirs,* mettre dédaigneusement en balance la perte d'un cheval de prix avec celle d'un vil esclave, je me demande si cette humanité, qu'il a l'air de conseiller à ses lecteurs, était toujours assez puissante alors pour l'emporter sur le froid égoïsme de l'intérêt.

Les principes consacrés en matière de jet par le Digeste, d'après le texte authentique de la loi Rhodienne, se trouvent reproduits sans altération dans ce qui nous reste du livre LIII des Basiliques.

C'est toujours cette distinction, si nette et si juste, entre l'avarie qui a procuré le salut commun, et celle qui, par le fait, n'a rien empêché. Tout ce qui a été sauvé par le jet doit, dans le premier cas, venir à contribution pour indemniser de sa perte le propriétaire des objets sacrifiés [1], tandis que, dans le second cas, la force majeure l'ayant emporté sur les prévisions des hommes, c'est à chacun à « sauver ce qu'il peut » du commun naufrage, comme on fait en cas d'incendie [2].

Tout au contraire, dans la compilation connue sous le nom de *Loi maritime des Rhodiens,* le principe de la contribution

[1] Voir le chap. 12 du titre 3 du livre 53 des *Basiliques.*
[2] Voir le chap. 14 du titre 3 du livre 53 des *Basiliques.*

est appliqué même au cas où le navire a péri, soit par naufrage, soit par tout autre accident de mer[1].

S'il s'agit d'une attaque à main armée de la part des ennemis ou des pirates, on ne distinguera pas davantage entre le cas où une rançon, payée par quelques-uns, aura opéré le salut de tous, et celui où le navire aura été pris, coulé à fond ou pillé par ses agresseurs. La contribution aura lieu, dans tous les cas, entre les débris sauvés de la mer ou du pillage.

Il n'y a donc plus, on le voit, dans ce système, d'avarie « particulière » ou privée. Toute perte, quelle qu'en soit la cause, est mise en commun. Les chargeurs sont censés avoir fait entre eux, et avec le propriétaire du navire, une association de risques qui les rend, en quelque sorte, « assureurs mutuels » l'un de l'autre. C'est à la fois une altération de l'ancien principe et un acheminement vers un principe nouveau. A ce caractère, qui ne reconnaîtrait une coutume émanée du moyen âge?

Le mode de contribution avait subi, dans la compilation publiée sous le nom de *Loi Rhodienne,* une modification non moins grave.

D'après un texte conservé du livre LIII des *Basiliques,* toutes les marchandises sauvées devaient venir à contribution respectivement pour leur valeur[2]. La compilation, au contraire, sépare les marchandises, suivant leur nature, en catégories diverses, dont les unes (par exemple l'or, la soie, les perles), contribuent pour un dixième, d'autres pour un cinquième, ou pour une quotité proportionnelle plus forte encore[3].

On y trouve enfin, pour l'évaluation des navires soumis à contribution, une base qui manquait dans la loi romaine[4].

[1] Ἐάν τι συμβῇ τῷ πλοίῳ, τὰ σωζόμενα πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν ἑκατέρωθεν. (*Compilat. Rhodienne*, chap. 31.)

[2] Chap. 3, tit. 3 du liv. 53 des *Basiliques*.

[3] V. le chap. 40 de la *Compilation*.

[4] V. le chap. 16 de la *Compilation*.

SECTION II.

Du prêt à la grosse aventure.

A côté de la contribution pour cause de jet, nous devons placer, comme l'un des contrats les plus anciens du droit privé maritime, le « prêt à la grosse aventure ».

Dans la contribution, il s'agissait de ne pas laisser peser sur un seul la perte volontaire dont tous les chargeurs avaient profité.

Dans le prêt à la grosse, il s'agit de faire participer, dans une certaine mesure, au bénéfice d'une expédition heureusement achevée, ceux qui ont fourni des capitaux pour l'entreprendre ou la poursuivre.

Le nom de ce contrat indique assez sa nature aléatoire, ou, comme on disait autrefois, « aventureuse ».

Ce n'est pas cependant une « association », mais un « prêt » ; car le gain espéré par le prêteur ne consiste pas dans une part aliquote à prélever sur les profits, mais dans un intérêt stipulé par jour ou par mois, ou fixé par avance à telle ou telle somme dont les parties sont convenues, et qui devra être ajoutée au remboursement du capital, si le navire arrive « à bon port ».

Cet intérêt, soit arbitraire comme il était à Athènes [1] et à Rome [2] (jusqu'au temps de Justinien), soit limité par la loi, comme il le fut par la constitution 26 du titre 25 du livre IV du Code *De usuris,* excédait le taux de l'intérêt ordinaire, et prenait, chez les Latins, le nom de *Nauticum fœnus.*

On voyait dans cet excédant d'intérêt une compensation légitime du risque couru par le prêteur, qui était exposé à

[1] Suivant l'auteur du *Voyage du jeune Anacharsis*, l'intérêt de l'argent prêté à la grosse, pouvait aller à 30 p. 100, plus ou moins, suivant la longueur et les dangers du voyage. (Paris, Mame, stéréot., 1809, t. IV, p. 422.)

[2] Trajectitia pecunia, propter periculum creditoris, quamdiù navigat navis, « infinitas » usuras recipere potest. (Ex Julii Pauli *Receptis Sententiis*, De usuris.)

perdre son capital, si le navire était pris sur mer, ou périssait par naufrage (*pretium periculi*).

SECTION III.

Sur la question de savoir si le contrat d'assurance était connu dans l'antiquité.

Bien que, dans le prêt à la grosse, le but du prêteur ne soit pas d'atténuer les risques maritimes de l'expéditeur, encore moins de les faire disparaître, mais plutôt de les courir avec lui, en se résignant à « perdre ensemble » en cas de naufrage, dans l'espoir de « gagner ensemble » en cas de succès [1], il faut reconnaître, avec Émérigon, que, dans ses effets, ce contrat a déjà quelque chose qui tient plus ou moins du contrat d'assurance.

Par la force des choses, tout risque partagé s'amoindrit. Le capital emprunté sur le navire et sa cargaison, et qui, par conséquent, représente une partie considérable de leur commune valeur, ne devant pas être rendu par l'emprunteur si le navire périt [2], le résultat pour lui sera le même que si cette valeur, perdue dans un naufrage, lui était remise à titre d'indemnité par un assureur. L'extinction de la dette produira, dans un cas, ce que le remboursement produirait dans l'autre; et l'armateur, frappé d'un sinistre, se trouvera soulagé jusqu'à due concurrence [3].

En traitant du prêt à la grosse, la loi romaine s'était donc avancée quelque peu sur la voie qui devait conduire à l'assurance. Pour y arriver tout à fait, il eût fallu séparer les deux opérations commerciales qui sont réunies dans le prêt maritime. Car, dans ce prêt, la fourniture d'une somme en deniers,

[1] Trajectitia pecunia ita datur ut non aliàs petitio ejus creditori competat quàm si salva navis inter statuta tempora perveniat. (Paulus, fragm. 6, Dig., *De nautico fœnore.*)

[2] Periculo creditoris navigant (merces) ex eà pecunià comparatæ. (Modestinus, Dig., *De nautico fœnore*, fragm. 1.)

[3] Hujusmodi conventione, infortunio naufragii debitor liberabitur. (Constit. 4 au Code, liv. 4, tit. 33, *De nautico fœnore.*)

pour l'armement du navire ou l'achat d'une cargaison, est l'objet principal du contrat : la participation à la perte, en cas de naufrage, n'en est qu'une suite et un accessoire. Dans l'assurance, au contraire, telle que nous la comprenons aujourd'hui, c'est l'éventualité d'un sinistre que les contractants ont principalement en vue. C'est pour être déchargé des risques maritimes que l'assuré s'adresse à l'assureur, et consent à lui payer, comme prix de cette décharge, une prime en argent, dans laquelle se retrouve, sous une autre forme, le *pretium* (ou *præmium*) *periculi* du prêt à la grosse.

C'est donc la décharge des risques, d'une part, la prime, de l'autre, qui constituent les deux éléments corrélatifs du « contrat commercial d'assurance »; mais pour que ces deux obligations fussent ramenées à des conditions tolérables, pour que la répartition des sinistres ne devînt pas ruineuse à l'assureur, pour que la prime n'imposât pas à l'assuré un sacrifice tel que ses chances de gain en fussent presque anéanties, combien de sortes de progrès n'a-t-il pas fallu réaliser? Progrès dans l'art maritime, pour diminuer les risques multipliés qui tenaient à la construction défectueuse ou à la direction plus imparfaite encore des navires; progrès dans la police des mers, pour les affranchir du joug des pirates qui, à diverses époques, y dominaient en maîtres; progrès dans la théorie des opérations commerciales, pour soumettre au calcul les chances les plus diverses des événements maritimes; progrès, enfin, dans la pratique du commerce, pour égaliser les chances de gain et de perte, au moyen de la concentration dans les mêmes mains d'une multitude d'assurances ou de risques, entre lesquels une moyenne équitable pût s'établir.

Telle est sans doute la raison pour laquelle l'antiquité ne nous offre pas, dans son développement achevé, ce « contrat d'assurance », l'un des plus grands bienfaits de la civilisation moderne, et qui, avec la « lettre de change », a produit, dans les relations commerciales, une révolution presque aussi importante que la découverte de la boussole dans la navigation maritime.

Cependant on doit reconnaître que non-seulement la théorie des risques maritimes avait été étudiée par les peuples anciens, mais qu'elle avait produit des résultats pratiques, dont l'histoire romaine surtout contient de remarquables exemples.

C'est, d'abord, l'État lui-même, comme plus capable de supporter les conséquences d'éventualités onéreuses, que nous voyons prendre à sa charge les risques maritimes des transports faits par des munitionnaires pour l'approvisionnement des armées. Un fait rapporté par Tite-Live prouve combien ces conventions étaient d'un fréquent usage, puisque la fraude y trouvait un moyen de s'enrichir, aux dépens du trésor public, par des naufrages concertés à dessein, ou simulés[1].

Vers les temps de la seconde guerre punique (l'an de Rome 538), un certain Posthumius était parvenu, par ces barateries scandaleuses, à amasser tant de richesses, qu'il put soudoyer une émeute, pour échapper aux condamnations énormes dont les tribuns du peuple l'avaient menacé.

Suétone nous apprend également que, pendant une disette, l'empereur Claude, pour encourager les apports de grains dans la capitale, se chargea des pertes et dommages qui pourraient arriver par tempêtes (*Suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset*[2]).

Quelque analogie que cette convention paraisse offrir avec nos contrats d'assurance, on peut prétendre aussi que c'était seulement une clause accessoire, introduite incidemment dans un autre contrat, et par laquelle l'État, traitant, avec tel ou tel fournisseur, d'un achat de munitions ou de vivres, consentait à prendre la chose achetée à ses risques dès l'embarquement, au lieu d'en recevoir livraison seulement au port d'arrivée.

Un fait mentionné dans les lettres de Cicéron, et qui se réfère à un contrat passé par lui-même, semble avoir une

[1] Hi quia publicum periculum erat à vi tempestatis in iis quæ portarentur ad exercitus, mentiti erant falsa naufragia, etc. (Titi Livii *Histor.* lib. 25, cap. 3.)

[2] Suetonii *Claudius*, c. 18.

portée bien plus grande. Il nous donne à croire qu'il existait dès lors, à Rome et dans les provinces, des « assureurs » ou « répondants » qui, moyennant sans doute une prime à la charge des assurés (quoique Cicéron n'en parle pas), prenaient sur eux tous les risques du transport, non-seulement pour les marchandises des particuliers, mais même pour les deniers appartenant à l'État; car c'était une somme considérable, destinée pour les caisses du trésor public, que Cicéron avait à faire passer, par la voie de mer, de Laodicée à Rome. Voici les termes de sa lettre à Caninius Sallustius :

« *Laodiceæ me prædes accepturum arbitror omnis pecuniæ pu-*
« *blicæ, ut et mihi et populo cautum sit, sine vecturæ periculo*[1]. »

On a cherché tous les moyens possibles de faire considérer cette stipulation comme autre chose qu'une « assurance ».

Des jurisconsultes éminents[2] y ont vu, les uns un acte de cautionnement, les autres un contrat de change.

Il est certain que le sens propre du mot *præs* était de désigner une caution donnée pour sûreté de deniers publics[3]. Il n'est pas moins établi que les opérations de banque, qui consistent à verser de l'argent dans un lieu pour qu'une somme pareille soit comptée dans un autre, étaient connues et pratiquées des Romains[4]. L'argent transporté de cette manière s'appelait même quelquefois, comme l'argent prêté à la grosse, *trajectitia pecunia*[5].

Mais, en admirant l'érudition et la science déployées dans cette intéressante controverse, on ne peut s'empêcher de revenir à l'impression première que les termes si précis de Cicéron laissent dans la pensée. Il n'y aurait rien, ce semble, à y

[1] *Ad familiares*, lib. 2, l. 17.

[2] Heineccius, d'Ayrer, Hugo.

[3] Prædes hodiè sunt qui sponsores reipublicæ vel principi sunt pro eis qui pecuniam publicam dispensant. (Budæus, cité dans le *Dictionnaire* d'Henri Estienne.)

[4] D'Ayrer, *De vestigiis cambii apud Romanos*. — Digeste, lib. 13, tit. 4, *De eo quod certo loco*, etc.

[5] Trajectitia pecunia est ea quæ trans mare vehitur. (Modestinus, Dig., fragm. 1, *De nautico fœnore*.)

changer pour décrire aujourd'hui encore un contrat d'assurance. (*Ut mihi cautum sit sine vecturæ periculo.*)

Il y a plus : à côté de ce récit, vient se placer une décision juridique que le Digeste nous a conservée.

Dans un fragment, malheureusement trop mutilé pour qu'on puisse reconnaître à quel cas précis il s'appliquait, Ulpien se demande ce qu'on doit penser d'une stipulation ainsi conçue : « Vous vous engagez à mettre telle somme à l'abri de tous risques[1]. » Et il répond sans hésiter : « Oui, cette stipulation est « valable. » (*Stipulatio valet.*)

On a supposé que ce pouvait être là un simple cautionnemen comme celui que donne le tuteur (*rem pupilli salvam fore*) ; mais pourquoi n'y verrait-on pas plutôt une confirmation du principe qui fait le fond de toute assurance maritime ou terrestre ?

En résumant ce débat, nous dirons, avec M. Pardessus, « qu'il n'a manqué aux Romains que la pratique habituelle du « contrat d'assurance, dont les principes ne leur ont point été « étrangers[2]. »

Et, en effet, n'est-ce pas, encore aujourd'hui, dans les décisions émanées des jurisconsultes de Rome, que les nôtres puisent les règles de justice applicables à tant de questions délicates que soulève la théorie des risques ou la responsabilité des assureurs ?

Pendant que du contrat à la grosse dérive ainsi la première notion du contrat commercial d'assurance, c'est-à-dire de « l'assurance à prime », dans laquelle, au but principal de réparer les dommages causés par des accidents de mer, se mêle, de la part de l'assureur, l'espoir de réaliser un gain si le navire arrive à bon port, la contribution en cas de jet nous présente, à son tour, la première idée de « l'assurance mu-

[1] Decem millia salva fore promittis? (Fragm. 67, tit. 1 du liv. 45, Dig., *De verborum obligationibus.*)

[2] *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 76.

tuelle », c'est-à-dire de cette assurance dont le résultat ne peut jamais être un gain pour personne, mais seulement une atténuation de perte ou de dommage.

Il faut remarquer toutefois que, dans sa définition originaire et normale, la contribution en cas de jet repose sur un principe différent de celui qui sert de base à l'association de mutuelle assurance. La contribution, d'après la loi du Digeste, tend uniquement à réparer un sacrifice fait, en cas de nécessité, pour le salut commun; au lieu que, dans l'assurance mutuelle, l'obligation de réparer contributoirement la perte naît de ce seul fait que le dommage, quelle qu'en soit la cause, a été éprouvé par l'un de ceux qui avaient mis en commun tous leurs risques, sans y mettre aucune de leurs espérances. Et c'est peut-être en cela que le contrat d'assurance mutuelle semble convenir moins que l'autre aux risques de mer, car on ne voit pas clairement par quel principe de justice je serais obligé d'indemniser mon voisin de sa perte, quand cette perte est la suite d'une opération de trafic dans laquelle je n'aurais pas partagé son gain. La contribution en cas de jet porte, au contraire, en elle-même, un caractère d'évidente équité, car, si je contribue à réparer le dommage éprouvé par le propriétaire des marchandises sacrifiées dans la tempête, c'est que l'abandon de ces marchandises a sauvé les miennes. C'est ainsi qu'en altérant, dans le moyen âge, le principe de la contribution en matière de jet, on a paru dévier en même temps de cette règle de justice qui, dans la loi Rhodienne, frappait tous les yeux. Mais ce n'est pas le lieu d'approfondir ces questions délicates sur lesquelles l'ordre des temps nous ramènera plus tard.

SECTION IV.

De l'action exercitoire du droit romain.

La fréquence des cas où cette action prétorienne était nécessaire nous semble une preuve nouvelle de l'usage où étaient les capitalistes de Rome d'abandonner à des préposés (*exerci-*

tores), pris le plus souvent dans la classe des esclaves ou dans celle des affranchis, l'exercice de tous les actes dont le commerce maritime se compose, sauf à s'en réserver à eux-mêmes le profit. Chez les Grecs, au contraire, le même mot (Ναύκληρος) est employé fréquemment pour désigner, tout à la fois, le propriétaire et le patron du navire, car malgré le dédain que leurs philosophes affectaient pour le commerce, la pratique de la navigation fut toujours en honneur chez ce peuple maritime.

« L'action exercitoire » avait cela de remarquable, que ce n'était pas une extension au droit maritime des principes ordinaires du droit civil, mais bien une dérogation aux principes ordinaires de ce dernier droit, motivée sur les exigences particulières de la navigation et du commerce.

La loi civile des Romains, cette loi formaliste et rigoureuse, posait en principe que ceux qui traitaient avec un mandataire n'avaient d'action directe qu'envers lui. C'était, ensuite, au mandataire à exercer lui-même son recours contre son mandant (*actione contrariâ mandati*).

Mais, dans tout ce qui touche aux choses de la mer, la force majeure domine le droit. Les passagers, les chargeurs, trouvant un patron installé sur un navire près de mettre à la voile, n'avaient pas le temps, comme dit Ulpien, de s'enquérir s'il était mandataire ou maître[1].

Le droit prétorien, si souvent secourable à l'équité, venait donc leur offrir, dans ce cas, une action auxiliaire contre l'armateur, en leur laissant toutefois le choix de s'adresser, s'ils l'aimaient mieux, au préposé lui-même. Mais ce secours ne s'étendait pas au delà du nécessaire, et par conséquent l'armateur, ayant eu tout loisir de délibérer sur le choix de ses préposés, n'obtenait pas de plein droit une action directe contre ceux qui avaient traité avec le patron (*quia non eodem auxilio indigebat*).

La bonne foi, l'urgence étaient, comme nous venons de le

[1] Rés patitur ut de conditione institoris quis dispiciat, et sic contrahat; in magistro navis non ità. (Ulpien, Dig., fragm. 14, tit. 1, *De institoriâ actione; principio.*)

dire, les motifs pour lesquels l'action exercitoire était accordée; le magistrat la refusait donc à ceux qui, au lieu de traiter avec le patron lui-même, auraient traité, par exemple, avec un des hommes de l'équipage, car les matelots n'étant pas choisis pour gérer les affaires de l'armateur, celui-ci ne devait répondre que de leurs délits ou de leurs fautes, mais non de leurs actes de gestion commerciale.

L'action exercitoire ne s'étendait pas non plus aux contrats qui auraient excédé les pouvoirs présumés d'un patron. Ainsi l'armateur répondait des achats faits pour le voyage, des salaires de l'équipage, des dépenses de victuaille ou d'armement. Quant aux emprunts, on s'enquérait si le prêteur avait pu croire de bonne foi que les sommes empruntées fussent « destinées aux réparations du navire » (*Si hâc lege accepit (exercitor) quasi in navem impensurus*)[1].

Le juge devait, suivant les cas, prendre en considération toutes les circonstances de notoriété publique, et, par exemple, la distinction à faire entre les navires de charge (*naves onerariæ*) et les paquebots exclusivement réservés au transport des voyageurs (on les désignait par le mot grec Ἐπιβατηγοί).

[1] Fragm. 1, § 9, lib. 14, tit. 1. *De institoriâ actione.*

CHAPITRE III

DU DROIT PUBLIC MARITIME DANS L'ANTIQUITÉ.

A l'intérieur comme au dehors, tout gouvernement a un double devoir à remplir envers ceux de ses sujets qui se livrent au commerce maritime, un devoir de juridiction ou de justice et un devoir de protection ou de police. Le mot d'Ulpien que nous avons déjà rapporté[1], montre assez que les gouvernements de l'antiquité comprenaient l'importance de ces devoirs; et, d'autre part, le degré de prospérité auquel la navigation maritime était parvenue chez divers peuples, tels que les Phéniciens, les Carthaginois, les Grecs et les Romains, n'est-elle pas la preuve évidente de la sagesse des institutions maritimes consacrées par le droit public de ces peuples? Mais, avec le peu de débris qui nous restent, nous ne pouvons songer à reconstruire ces antiques monuments du droit, heureux encore de trouver, dans les travaux de nos devanciers et de nos maîtres, quelques lumières sur des temps si reculés.

SECTION I[re]

Des juridictions maritimes à l'intérieur des États.

C'est au droit civil à régler l'objet et la forme des stipulations privées; mais, une fois le contrat passé, les moyens d'en assurer l'exécution, contre la partie qui s'y refuse, rentrent dans le domaine du droit public intérieur: le juge intervient, et sa sentence, soutenue au besoin par la force, a l'autorité de la loi.

Il n'est pas d'État régulier où les citoyens ne trouvent, dans des institutions judiciaires, la satisfaction de ce besoin d'ob-

[1] Ad summam reipublicæ navium exercitio pertinet. (Fragm. 1, § 20, Dig., lib. 14, tit. 1.)

tenir justice; mais, dans les temps anciens comme de nos jours, on avait senti que le jugement des affaires commerciales et maritimes exigeait certaines conditions particulières de spécialité dans les juges, de célérité dans la procédure, de pouvoir discrétionnaire dans la décision, de salutaire rigueur dans l'application des peines et l'exécution des sentences.

Chez les Athéniens, la décision des procès intentés pour l'exécution de contrats passés à Athènes, ou pour faits relatifs à une navigation qui devait se terminer dans le port d'Athènes, était renvoyée devant une sorte de tribunal nautique, dont les juges, appelés Ναυτοδίκαι, étaient choisis chaque année, et prononçaient sans appel[1]. Les héritiers d'un négociant décédé étaient soumis à cette juridiction pour les actes que leur auteur avait consentis. Comme les vaisseaux marchands des Grecs ne tenaient la mer que depuis le mois de munychion jusqu'au mois de boëdromion (on dirait aujourd'hui du commencement d'avril à la fin de septembre)[2], le tribunal des Ναυτοδίκαι donnait ses audiences pendant les six mois où la navigation était suspendue.

Les affaires devaient être, en général, instruites à bref délai, et Xénophon proposait de décerner des récompenses aux juges qui, par une prompte expédition des procès, permettraient aux négociants de reprendre, en temps opportun, leurs opérations maritimes.

La loi d'Athènes permettait aux parties de recourir elles-mêmes, pour terminer leurs différends presque sans intervention des tribunaux, soit au serment décisoire, soit au compromis.

Si la partie à laquelle le serment était déféré, ne le prêtait pas, elle perdait son procès et payait l'amende.

Quant au compromis, Démosthènes nous a conservé le texte de la loi qui l'autorisait. « Les citoyens, disait-elle, sont, dans « leurs démêlés particuliers, maîtres de prendre tel arbitre

[1] M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 50. L'abbé Barthélemy dit au contraire que ce tribunal jugeait seulement en première instance. (*Voyage du jeune Anacharsis*, t. VII, p. 183, édit. Paris, 1809.)

[2] *Voyage du jeune Anacharsis*, t. IV, p. 416.

« qu'ils voudront : lorsqu'ils l'auront choisi de concert, ils « devront s'en tenir à ce qu'il aura décidé, et ne pourront « porter leur demande à aucun tribunal, la sentence de l'ar- « bitre devant avoir force de chose jugée irrévocablement[1]. »

Les parties constituaient habituellement trois arbitres; il n'était pas nécessaire que leur décision fût unanime : des cautions étaient données par les plaideurs, pour répondre des condamnations que les arbitres pouvaient prononcer.

Les voies de contrainte autorisées par les lois d'Athènes pour forcer les débiteurs à tenir leurs engagements étaient rigoureuses. En cas d'insolvabilité, la cession de biens était la seule ressource pour se soustraire à l'emprisonnement. Quelquefois même le châtiment allait bien plus loin, car on a vu punir de mort un Athénien, convaincu d'avoir détourné frauduleusement les gages sur lesquels il avait emprunté des sommes qu'il ne pouvait plus rendre [2].

Indépendamment des tribunaux chargés du jugement des causes commerciales, les Grecs avaient à bord des vaisseaux une juridiction spéciale, chargée, sans doute, d'appliquer aux délits qui se commettaient en mer un châtiment exemplaire et rapide.

Cette juridiction, dont le nom seul nous a été conservé, s'appelait Ἐπιθαλάττιον.

Il ne paraît pas que les Romains, en recevant de la Grèce leurs lois nautiques, aient également, à l'exemple d'Athènes, renvoyé la connaissance des contestations commerciales et maritimes à des juges spéciaux. Le seul texte des lois romaines qui puisse donner à croire que les procès maritimes étaient l'objet de formes plus expéditives, est une constitution des empereurs Théodose et Honorius (de l'an 412) [3].

[1] Demosthenes, *In Midiam*, t. I, p. 545. Édit. de Reiske.

[2] *Voyage du jeune Anacharsis*, t. IV, p. 416.

[3] De submersis navibus decernimus ut, « levato velo, » istæ causæ cognoscantur et si... intrà biennium has causas adire neglexerint..., mediam oneris partem judex cogatur inferre. (Constitut. 5 Cod. lib. 11, tit. 5. *De naufragiis*.)

SECTION II.

Des mesures de protection ou de police dans l'intérêt du commerce et de la navigation maritime.

Les mesures de protection ou de police que chaque gouvernement peut avoir à prendre au sujet de la navigation maritime, sont de deux sortes.

Les unes touchent à l'intérêt public, quelquefois même au salut de l'État.

Les autres ont pour but de protéger les intérêts privés et la navigation elle-même.

Sous un autre point de vue, ces mesures se divisent en deux ordres; car elles se composent de dispositions réglementaires qui prescrivent ou défendent, et de dispositions, quelquefois rénumératoires, mais le plus souvent pénales, qui servent de sanction à ces règlements.

Nous devrions, ce semble, commencer par les mesures dont l'intérêt public est l'objet, mais puisque dans cette étude sur les premières origines du droit, nous procédons du simple au composé, des relations individuelles aux relations publiques et sociales, nous parlerons d'abord de la partie du droit public qui confine, pour ainsi dire, au droit privé.

§ 1. — Mesures de protection contre le vol maritime.

Le premier objet de police maritime qui appelle l'intervention de l'État, est la répression des vols commis, soit à bord, soit dans le chargement ou le déchargement des navires.

Quoiqu'il ne nous reste sur ce sujet aucun fragment de la législation des Grecs, il ne peut être douteux pour personne que chez ce peuple, qui devait à la navigation sa richesse et sa liberté, le vol maritime ne fût l'objet d'une répression sévère.

Quant à la jurisprudence romaine, les actions auxquelles ce vol pouvait donner naissance étaient offertes aux intéressés avec une sorte de prodigalité qui attestait la sollicitude du

législateur et du magistrat pour les intérêts de la navigation et du commerce.

Il y avait à la fois :

1° Les actions ordinaires du droit civil, en vertu desquelles l'affréteur pouvait agir contre l'armateur, *ex locato vel conducto*, en cas de faute ou de dol, si on ne représentait pas les choses déposées dans un navire loué, soit partiellement, soit en totalité, pour transporter des marchandises d'un lieu dans un autre;

2° L'action prétorienne *in factum ex contractu*, qui permettait à l'affréteur de former sa demande en répétition simple (*in simplum*), quand même il n'aurait pu imputer ni dol ni fraude à l'armateur, mais en se fondant seulement sur ce fait, que les marchandises livrées avaient disparu (pourvu que ce ne fût pas pour cause de force majeure ou « fatale ») [1];

3° Une autre action prétorienne pour quasi-délit (*quasi ex maleficio*), qui pouvait être encore intentée contre l'armateur, sans qu'il eût « délinqué » lui-même, mais comme devant, dans une certaine mesure, porter la peine du délit commis par ses préposés; car c'était à titre de « condamnation pénale » qu'on l'obligeait, par cette action, à rendre le double de la valeur des marchandises détournées [2].

Avec ces actions, concouraient, sans cependant pouvoir se cumuler, les actions du droit ordinaire contre les auteurs mêmes du détournement ou du vol, pour obtenir, à titre de dommages-intérêts, le double s'il s'agissait d'un vol simple (*actione furti*), et le quadruple s'il s'agissait d'un vol commis

[1] Miratur (Pomponius) cur honoraria actio sit inducta cum sint civiles, nisi fortè, inquit, ideò ut innotesceret prætorem curam agere reprimendæ improbitatis hoc genus hominum, et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat præstatur : at hoc Edicto omnimodò qui recepit tenetur, etiam si sine culpâ ejus res periit, vel damnum datum est, nisi si quid damno « fatali » contigit. (Ulpian. fragm. 3, tit. 9, lib. 4, Dig. *Nautæ, caupones.*)

[2] Cùm aliquatenùs culpæ reus est quòd operà malorum hominum uteretur, ideò « quasi ex maleficio » teneri videtur. (Gaius, fragm. 5, Dig., tit. 7, lib. 44, *De obligationibus.*)

Hæc actio in factum in duplum est. (Dig., tit. 9, lib. 4, fragm. 7. *Nautæ, caupones.*)

avec violence (*actione de vi bonorum raptorum*)[1], sans préjudice des poursuites criminelles à l'extraordinaire, pour faire infliger un châtiment au coupable convaincu. (*Ex lege Juliâ de vi privatâ.*)

§ 2. — Mesures de protection en faveur des naufragés.

A la suite de ce premier crime contre la propriété maritime, le droit public en place un autre qui, à la fraude, joint l'inhumanité. Nous voulons parler du détournement ou du rapt d'objets provenant d'un naufrage.

Le sentiment naturel de justice que, dans un cas si lamentable, la pitié devrait aviver encore, est cependant un de ceux qui ont été le plus longtemps méconnus parmi les hommes.

L'histoire du moyen âge nous en fournira de tristes exemples, aussi bien que celle de l'antiquité. Nous distinguerons cependant entre les pays où la loi, bien que souvent impuissante, a du moins protesté contre un tel crime, et ceux où l'État lui-même s'en rendait coupable en confisquant à son profit les effets et les marchandises des naufragés, et en réduisant leur personne en esclavage.

On ne peut douter que cette coutume n'ait été de tout temps celle des hordes sauvages chez lesquelles aucune civilisation n'avait pénétré, et qu'elle ne se soit retrouvée chez quelques peuples où un certain ordre public intérieur s'alliait avec des instincts farouches et la haine des étrangers. On a plus de peine à se persuader, même sur le témoignage des auteurs les plus graves, que ces procédés barbares n'aient pas été proscrits chez des nations dont les lettres et la philosophie avaient adouci les mœurs; mais au sein de la civilisation antique, l'habitude de l'esclavage paralysait à moitié tous les nobles instincts du cœur humain.

Remarquons toutefois que la main mise sur les marchandises échouées n'est un vol qu'autant que ces objets ne sont

[1] Fragm. 88, tit. 2, lib. 47, Dig. *De furtis.*

pas restés « sans maître »[1], c'est-à-dire autant que leur propriétaire a pu les retrouver ou les suivre[2]. Mais lorsqu'aucun propriétaire ne se représente, lorsque la mer dépose silencieusement sur le rivage des débris dont l'origine reste un secret caché dans ses flots, ces débris deviennent une « épave », et c'est au droit public à régler s'ils doivent appartenir au premier occupant, au possesseur de la terre ou à l'État.

A défaut des monuments législatifs qui nous manquent, pour attester que les naufragés étaient chose sacrée chez les anciens Grecs, qu'il nous soit permis de rappeler ce vers d'Euripide, déjà cité tant de fois :

Ναυαγὸς ἥκω ξένος, ἀσύλητον γένος[3].
Je suis un naufragé, ne me dépouillez pas.

Le Préteur de Rome traduisit en loi positive ce cri de l'humanité. « Si quelqu'un, dit-il, enlève à mauvaise intention un « objet quelconque d'un navire en détresse ou naufragé, ou « cause en cas pareil quelque dommage, je le condamnerai à « rendre le quadruple, si la poursuite a lieu dans l'année; et « à la simple restitution, si la poursuite n'a lieu que plus « tard[4]. »

Un sénatus-consulte, dont la date n'est pas connue, ajoutait à cette restitution du quadruple une amende égale, que les coupables devaient verser dans le trésor public.

En commentant ces dispositions de loi, les jurisconsultes faisaient observer que les peines de l'édit étaient applicables quand le ravisseur avait enlevé quelque chose au moment même de l'accident, et dans le trouble du naufrage (*in illâ trepidatione dùm naufragium fit*), mais que le détournement

[1] Οὐδὲ γάρ ἐστιν ἀδέσποτον, suivant l'heureuse et brève expression des *Basiliques*.

[2] Plurimùm interest peritura collegerint, an quæ servari possint flagitiosè invaserint. (Paulus, fragm. 4, Dig. tit. 9, lib. 47).

[3] Euripidis *Helena*, v, 449.

[4] Fragm. 1, tit. 9, lib. 47, Dig. *De incendio, ruinâ.*

d'objets délaissés depuis un certain temps déjà sur le rivage, devait plutôt être considéré comme simple vol[1].

Indépendamment de cette action donnée par le Préteur, la loi criminelle des Romains prononçait les peines corporelles les plus sévères, le fouet ou les verges, l'exil, les travaux forcés, contre ceux qui, au lieu de porter secours aux naufragés, les auraient pillés dans leur détresse[2]. Elle voulait enfin qu'on traitât comme assassins ceux qui auraient empêché le sauvetage des passagers, dans le but détestable de s'approprier leurs dépouilles[3].

Il nous répugne de penser que les empereurs romains, et ceux-là mêmes qui se montraient vengeurs sévères des détournements commis par les riverains en cas de naufrage, se seraient réservé pour leur trésor une part, non-seulement dans les épaves abandonnées, mais dans les débris mêmes que réclamaient de malheureux échappés des flots.

Et cependant, à côté de certains rescrits qui ordonnaient de sévir rigoureusement contre les ravisseurs d'objets naufragés, le Digeste nous a conservé la requête d'Eudémon de Nicomédie, exposant à l'empereur Antonin qu'après avoir échoué sur les côtes de l'Italie, les agents du fisc l'avaient dépouillé. (*Naufragium in Italiâ facientes, direpti sumus à publicanis Cycladas insulas habitantibus*[4].)

La réponse dogmatique de l'empereur, sur la toute-puissance du droit rhodien, qui, apparemment, aurait autorisé ces

[1] Qui rem in littore jacentem postea quàm naufragium factum est, abstulit, in eâ conditione est ut magis fur sit quàm hoc Edicto teneatur. (Ulpianus, fragm. 3, Princ. Dig. *De Incendio, ruinâ, naufragio.*)

[2] Si gravior pœna vi adpetita videbitur, liberos quidem fustibus cæsos in triennium relegabis; aut, si sordidiores erunt, in opus publicum ejusdem temporis dabis : servos, flagellis cæsos, in metallum damnabis. (*Édit. d'Antonin.*)

[3] Alio senatus-consulto cavetur eos quorum fraude aut consilio naufragi suppressi per vim fuissent, ne navi vel iis periclitantibus opitulentur, legis Corneliæ quæ de sicariis lata est pœnis adficiendos. (Ulpianus, fragm. 3, § 8, Dig. *De incendio, ruinâ, naufragio.*)

[4] Voir plus haut, p. 123.

confiscations iniques, n'explique pas suffisamment, à nos yeux, ce mystère.

Mais empressons-nous de signaler, dans une constitution du premier empereur chrétien, ces belles paroles :

« Que mon fisc n'intervienne pas pour empêcher les objets « naufragés de retourner à leurs maîtres légitimes. Quel droit « aurait-il donc de tirer profit d'une circonstance calami- « teuse? » (*Fiscus meus sese non interponat. Quod enim jus habet fiscus in alienâ captivitate ut de re tàm luctuosâ compendium sectetur*[1]*?*)

La déclaration de Constantin est généreuse; mais elle contient implicitement l'aveu qu'avant lui, le fisc ne dédaignait pas cette source de revenu, lucrative, quoique inhumaine.

En exerçant leur droit de revendication sur les objets sauvés du naufrage, les propriétaires de ces objets devaient naturellement tenir compte des frais occasionnés par le sauvetage. Mais il paraît, par ce qui nous reste des *Basiliques*[2], qu'il s'était introduit, dans l'empire d'Orient, un usage contraire aux vrais principes du droit naturel en cette matière; car, non-seulement on reconnaissait aux sauveteurs « un droit à salaire » plus ou moins considérable, suivant les difficultés de l'entreprise[3], mais on en était venu jusqu'à leur attribuer un « droit « de propriété » sur la chose sauvée, lorsqu'ils avaient couru des risques personnels pour la retirer des flots. (*Si verò ut rem haberet se ipsum in periculum immisit, tunc verus fit dominus hujus rei :* τότε δεσπότης τούτου κυρίως γίνεται : *quasi suam ipsius*

[1] Quelques auteurs attribuent cette constitution à Antonin. « In meo veteri manuscripto, » dit Godefroy, « legitur imperator *Antoninus.* » (Note z au bas de la colonne 940 du Code.) Mais il paraît difficile d'admettre que le même empereur ait signé le rescrit à Eudémon, et la constitution ici rapportée.

[2] Voir les extraits de la *Synopsis minor*, communiqués à M. Pardessus par le cardinal Maï, p. 200 et 201, note 1, t. I, de la *Collection de Lois maritimes*.

[3] D'après les fragments cités de la *Synopsis minor*, le salaire était de moitié de la valeur, quand l'objet retiré des flots se trouvait à huit brasses de profondeur dans la mer, et du dixième seulement quand il n'était qu'à une coudée du rivage. D'après la compilation intitulée *Loi rhodienne*, la part du sauveteur devait être du cinquième de la valeur (c. 45-46-47).

salutem rei dominio permutâsset; et prior rei dominus ab ejus dominio dejicitur[1].)

§ 3. — Mesures de Protection contre les pirates.

Nous venons de considérer la protection de l'État s'exerçant, sous forme de justice, pour sauvegarder la propriété maritime contre ce qu'on peut appeler le « vol privé », soit à bord des navires, soit en cas de naufrage. Il est une autre sorte de danger qui réclame, de la part des gouvernements, une protection non moins efficace; c'est le « vol public » ou la piraterie, ce brigandage organisé de la mer. Mais ici les « voies de droit » ne suffisent plus : il faut y ajouter les « voies de force » ou de défense à main armée.

On a peine à croire qu'aucun État commerçant ait pu se passer longtemps de navires armés en guerre, aux frais du public, pour protéger la navigation marchande, paisible et sans défense de sa nature.

Plus l'art de naviguer était alors imparfait, plus il semble difficile qu'on pût rassembler, sur une faible embarcation chargée de denrées ou de marchandises, des armes et des engins de guerre pour repousser les attaques des forbans qui infestaient les eaux voisines du rivage, dont on ne pouvait pas encore s'écarter.

Cependant l'histoire ne nous parle pas de force publique organisée pour ce but, dans les États commerciaux qui remontent aux âges les plus reculés.

Le premier moyen de défense fut peut-être celui dont les Grecs surtout paraissent avoir retenu l'usage, puisque Cicéron emploie un mot grec pour le désigner : ὁμοπλοΐα[2]. C'est ce que nous appelons « voyages de conserve », quand plusieurs navires se réunissent pour naviguer ensemble et s'assurer en quelque sorte mutuellement contre les périls communs de la na-

[1] Cap. 21 *Synopseos minoris.*
[2] Hæc navigatio habet quasdam suspiciones periculi, (écrivait-il à Atticus), itaque constituebam uti ὁμοπλοΐᾳ. (Lib. 16, *Epist. ad Atticum.*)

vigation maritime, comme on se réunit en caravane pour se défendre contre les Bédouins du désert. Mais, si c'était là une ressource pour se mettre à l'abri d'agressions imprévues, ce n'était pas un moyen de purger les mers de la piraterie, dont le propre est de croître en force et en audace, si on la laisse s'exercer impunément.

La répression de ce brigandage a dû marcher de pair avec les progrès de la civilisation et du droit.

Aussi voyons-nous que les nations les plus renommées pour la justice de leurs lois nautiques furent celles qui s'employèrent avec le plus de zèle à extirper cette plaie de la navigation maritime. Les Rhodiens notamment méritèrent cet éloge dans l'antiquité. Au témoignage de Strabon, ils étaient parvenus à anéantir dans leur voisinage les déprédations des pirates [1].

Ce serait temps perdu que de rechercher ici le détail des entreprises qui eurent cet objet chez les anciens peuples. La plupart sont restées ignorées, comme les actes de brigandage qui les rendaient nécessaires. Nous avons dû seulement rappeler, dans notre résumé d'histoire, la célèbre expédition de Pompée, car la gravité du mal, l'importance des forces navales déployées par ordre du sénat romain, et la grandeur du résultat obtenu, l'ont placée au rang des faits d'armes maritimes les plus célèbres; mais cette guerre resta sans triomphe parce que les pirates ne sont pas, comme dit Ulpien, de « justes ennemis », mais des « brigands », des voleurs [2].

A ce point de vue la répression de la piraterie semble plutôt appartenir au droit public qu'au droit des gens, car si l'on envoie contre les pirates des expéditions, quelquefois même des armées navales, c'est que la nécessité oblige à recourir à la force pour les réduire lorsqu'ils ont eux-mêmes la force en main pour se défendre ; mais comme ce sont en réalité moins

[1] Ἡ δὲ τῶν Ῥοδίων πόλις... τὰ λῃστήρια καθεῖλε. (Strabo, lib. 14, p. 964.)

[2] Hostes sunt quibus bellum publicè populus romanus decrevit, vel ipsi populo romano. Cæteri latrunculi vel prædones appellantur. (Fragm. 24, Dig., lib. 49, tit. 16.)

des ennemis que des violateurs de toute loi divine et humaine, c'est, après tout, devant les tribunaux qu'ils ont à comparaître, pour s'y voir appliquer les peines dues à leurs crimes.

Disons cependant que cette notion vraie du droit, qui est celle de nos siècles civilisés et chrétiens, n'a pas toujours été aussi clairement perçue chez les anciens peuples ; ou plutôt, par une de ces contradictions qui se rencontrent si souvent dans la morale pratique des nations comme dans la morale privée des hommes, les mêmes actes que l'on traitait de crimes quand ils étaient commis par des aventuriers sans patrie et sans loi, passaient quelquefois pour licites quand des nationaux se les permettaient vis-à-vis d'étrangers, dont ils rapportaient les dépouilles dans leur patrie, comme un légitime butin de guerre.

Combien d'anomalies apparentes, dans les faits qui nous ont été transmis par les historiens de l'antiquité, trouvent dans cette observation toute simple leur explication naturelle. Autrement, comment comprendre qu'à côté des Romains chez qui les pirates étaient pendus au gibet de l'infamie, on nous parle des Illyriens, des Cattes, des Garamantes, des Germains[1] qui ne vivaient que de rapines et de brigandages sur terre et sur mer?

Accorderons-nous donc le nom de «peuple» à une association de pirates ou de brigands? Non sans doute : mais il faut reconnaître cependant qu'autre chose est une coalition momentanée de malfaiteurs réunis pour le crime, autre chose est un semblant de peuple organisé qui a ses magistrats, son gouvernement, ses lois ou ses usages, et qui tolère de la part de ses sujets, ou commet lui-même, certains actes repoussés par la morale du genre humain, comme les Barbaresques de la côte d'Afrique en étaient, de nos jours encore, un honteux exemple. (*Tantum discrimen est inter populum quantùmvis sce-*

[1] Apud Germanos latrocinia quæ extrà civitatis cujusque fines fiebant, nullam habebant infamiam, *dit César*. (Grotius, *De jure belli*, lib. 3, c. 3, § 2.)

leratum, et inter eos qui, cùm populus non sint, sceleris causâ coeunt[1].)

De telles monstruosités sociales ne peuvent pas durer. Soit qu'on partage, à cet égard, l'opinion de Grotius qui pense que l'exercice de la piraterie par un peuple est en lui-même une cause suffisante pour toute nation civilisée de lui déclarer la guerre [2], soit qu'on se range à l'opinion de Wolf qui n'admet la légitimité de la guerre qu'autant que la nation qui la fait a été directement lésée dans ses droits par quelque acte de piraterie non réparé [3], il est évident qu'un peuple de pirates doit donner tôt ou tard aux autres peuples occasion de tirer vengeance de ses méfaits ; à moins que, se réformant lui-même, ce peuple ne passe d'un état à demi sauvage à un état plus policé. L'histoire de la Grèce en est un exemple : elle nous a montré les progrès que la civilisation peut accomplir, en l'espace de quelques siècles, chez une nation dont le berceau avait été entouré de barbarie [4].

Mais nous ne voulions considérer ici la piraterie que dans ses rapports avec le droit public de chaque État, c'est à savoir comme un danger contre lequel le commerce maritime a besoin d'être protégé, à la fois, par une législation criminelle et par des forces navales suffisantes pour réprimer les brigandages commis sur la mer.

§ 4. — Autres mesures de protection dans l'intérêt de la navigation maritime.

Si la répression du vol et du brigandage fut le commencement de tout droit public maritime, le progrès de ce droit dut

[1] Grotius, *De jure belli*, lib. 3, c. 3, § 2. Il ajoute : « Corpus morbidum, corpus tamen est, et civitas, quanquàm graviter ægrota, civitas est, quamdiù manent leges, manent judicia, et quæ alia necessaria sunt ut ibi jus exteri consequi possint non minùs quàm privati inter se. »

[2] Sic non dubitamus quin justa sint bella in eos qui piraticam exercent. (*De jure belli*, lib. 2, c. 20, § 40.)

[3] Wolf., § 637. *De jure gentium*.

[4] « Les premiers Grecs étaient tous pirates. » (*Esprit des lois*, t. I, p. 478.)

être de rechercher s'il n'était pas encore d'autres dangers que la prudence d'un bon gouvernement pût prévenir.

Lorsque la conduite d'un navire est confiée à un patron habile, lorsqu'une main expérimentée tient la barre, combien d'écueils ne seront pas évités pendant la tempête !

De là le soin vigilant des législateurs modernes pour assurer l'instruction des capitaines et des pilotes. Mais, avant que la diffusion des sciences maritimes eût permis d'exiger les garanties générales de savoir et d'expérience qui résultent de certaines épreuves déterminées par des règlements publics, on avait pourvu du moins au plus pressé, en obligeant les maîtres de navires qui s'engageaient dans des passes difficiles, comme il s'en trouve à l'entrée des rades et des ports ou à l'embouchure des rivières, à se munir de pilotes spéciaux, ayant acquis par la pratique une connaissance exacte de ces lieux.

Un fragment d'Ulpien inséré au Digeste donne à croire que, de son temps, cette obligation était déjà consacrée par la loi romaine[1].

Nous verrons également la sollicitude du législateur s'étendre à la police des gens de mer, et veiller à ce qu'une discipline rigoureuse soit observée à bord des navires du commerce comme à bord des vaisseaux de l'État.

Mais, en retour des devoirs qu'on leur impose, il est juste que ces hommes, exposés à tant de périls, soient placés eux-mêmes sous la protection de la loi, et que des mesures soient prises pour venir, en cas d'accident, au secours de leurs familles.

La compilation connue sous le nom de *loi maritime des Rhodiens* [2], semble contenir le germe de ces garanties bienfaisantes.

[1] Si magister navis « sine gubernatore » in flumen navem immiserit, et tempestate ortâ temperare non potuerit, et navem perdiderit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem. (Frag. 13, Dig. *Locati conducti*, lib. 19, tit. 2.)

[2] Si scapha, funibus quibus navis ligata erat ruptis, cum navigantibus in eâ nautis, eversa fuerit et nautæ perierint, merces annua usquedùm annus integer exactus fuerit, nautarum hæredibus solvatur. (3e partie, art. 46.)

Une constitution de l'empereur Constance attribue à la corporation des « naviculaires » les successions *ab intestat* de ceux de ses membres dont les biens, à défaut d'héritiers, auraient été dévolus au fisc [1].

SECTION III.

Des mesures de protection ou de défense dans l'intérêt de l'État.

Après les mesures de protection prises dans l'intérêt de la navigation et du commerce, viennent naturellement les mesures par lesquelles l'État se protége lui-même, soit en veillant à sa sûreté, soit en pourvoyant à ses besoins.

§ 1. — Mode de formation des flottes militaires dans l'antiquité.

Les flottes militaires, ce moyen de protection armée contre les pirates, sont aussi, pour un État maritime, l'une des plus puissantes ressources de guerre, soit qu'il s'agisse d'attaquer l'ennemi ou de se défendre.

Nous avons présenté, dans nos considérations historiques sur le rôle qui appartenait à la marine dans l'antiquité, les principaux faits qui peuvent servir de développement à ce principe. Nous ajouterons ici quelques mots seulement sur la formation des flottes militaires dans les temps anciens [2].

C'était aux frais des plus riches particuliers d'Athènes que se construisaient et s'équipaient les trirèmes de la république athénienne. Les grands propriétaires, les négociants, les banquiers étaient, dans l'origine, divisés en dix tribus dont chacune était taxée, en cas de guerre, à tel ou tel nombre de galères; puis la dépense se répartissait également entre tous les citoyens composant la tribu. Démosthènes fit passer un décret pour mieux proportionner les charges aux fortunes, en obli-

[1] Constit. 1, Cod. *De hæredibus decurionum, naviculariorum,* etc.

[2] Ce sujet est traité à fond dans le chap. 4, tit. 9 de l'ouvrage de Scheffer. *De militiâ navali veterum.* Upsaliæ, 1654, p. 113 à 118.

geant tout citoyen qui possédait dix talents à fournir à l'État une trirème. Celui dont la fortune était de vingt talents en devait équiper deux; mais pour aucun citoyen, quelle que fût sa richesse, la charge ne pouvait dépasser trois navires [1].

On pourvoyait par la même voie à la subsistance des équipages, et la république n'avait ordinairement à payer que la solde des matelots et les agrès.

Rome, au contraire, déjà riche et puissante lorsque son ardeur de conquêtes l'entraîna dans la guerre maritime, trouvait d'ordinaire, dans le trésor public, des ressources suffisantes pour ces armements dont la grandeur nous étonne encore aujourd'hui. On vit cependant quelquefois, et, par exemple, à l'époque où il s'agit d'achever la conquête de la Sicile, des particuliers faire les avances nécessaires pour l'équipement de flottes nouvelles; mais c'était un simple prêt, dont le montant leur était remboursé par la république.

Puis, à mesure que l'influence et la domination de Rome s'étendirent sur tant de peuples, dont le vasselage, décoré du titre d'alliance, était réglé par des traités, ces traités obligèrent les États maritimes à fournir périodiquement, pour la composition des flottes romaines, un certain nombre de navires, dont les uns étaient dus sans armement, les autres avec leurs agrès, dont une partie restait affectée à la police du littoral de ces États, tandis que d'autres devaient être envoyés partout où le service public réclamait leur présence.

§ 2. — Prohibitions fondées sur la sûreté de l'État.

Une constitution insérée dans le code de Justinien et signée par Théodose et Honorius, porte ce qui suit : « Nous décer-« nons la peine de mort contre ceux qui auront enseigné aux « Barbares l'art, qu'ils ont ignoré jusqu'à présent, de construire « des navires [2]. »

[1] *Voyage du jeune Anacharsis*, t. IV, p. 434 à 439. Paris, 1809.

[2] His qui conficiendi naves incognitam antè peritiam barbaris tradiderint capitale judicium propon decrevimus. (Cod., tit. *De pœnis*. Const. 25.) — La même disposition se retrouve dans les Basiliques, liv. 60, tit. 51, *De pœnis*.

L'empereur Marcien ordonna qu'on appliquerait la même peine à tous ceux qui vendraient aux Barbares des arcs, des flèches, des boucliers, des cuirasses, des glaives, du fer en œuvre ou le minerai dont se tire ce métal [1].

C'est peut-être la première définition qu'ait donnée la loi de ce que nous appelons aujourd'hui « contrebande de guerre ».

Pour mesurer d'un coup d'œil les progrès que nous avons à raconter dans le droit de la mer, il suffirait de comparer cette sanction sanglante attachée au transport des armes à l'ennemi, avec la teneur de nos traités actuels sur la contrebande.

Mais ce n'est pas tout, car, à mesure que la frayeur des Barbares augmentait dans Rome, on croyait trouver un moyen de défense dans une aggravation nouvelle de ces lois prohibitives. On finit par étendre la peine capitale à tous ceux qui porteraient aux Barbares, non-seulement du fer, mais du pain ou du sel [2].

§ 3. — Approvisionnement public (*annona*)

Le commerce maritime étant, comme nous l'avons dit, le grand pourvoyeur des États dont les habitants ne trouvent pas,

[1] Nemo alienigenis barbaris cujuscumque gentis ad hanc urbem sanctissimam sub legationis specie vel sub quocumque alio colore venientibus, aut in diversis aliis civitatibus vel locis, loricas, scuta et arcus, sagittas et spathas, et gladios vel alterius cujuscumque generis arma audeat venumdare. Nulla prorsùs iisdem tela, nihil penitùs ferri vel facti jam vel adhuc infecti ab aliquo distrahatur. Perniciosum est namque Romano imperio et proditioni proximum, barbaros quos indigere convenit telis, eos, ut validiores reddantur, instruere. Si quis autem aliquod armorum genus quarumcumque nationum barbaris alienigenis contrà pietatis nostræ interdicta ubicumque vendiderit, bona ejus universa protinùs fisco addici, ipsum quoque capitalem pœnam subire decernimus. (Imperator Marcianus. Constit. 2, Cod. *Quæ res exportari non debeant.*)

[2] Cotem ferro subigendo necessariam hostibus quoque venumdari, ut ferrum et frumentum et sales, non sine periculo capitis licet. (Paulus, frag. 11. Digest. *De publicanis.*)

Ἀκόνην σιδήρου καὶ σίδηρον καὶ ἅλας καὶ σῖτον, ἄνευ κεφαλικῆς τιμωρίας, τοῖς βαρβάροις πωλεῖν οὐκ ἔξεστι. (Basiliq. liv. 19, tit. 1, chap. 24 et 25.)

dans leurs propres cultures, de quoi suffire à leurs besoins, les lois de la Grèce et de Rome durent veiller à ce que l'intérêt de l'approvisionnement public passât avant tout intérêt particulier.

Démosthènes[1] nous apprend que des peines rigoureuses étaient prononcées contre le négociant qui aurait exporté des blés de l'Attique, et même contre celui qui aurait transporté dans un autre lieu des blés étrangers destinés à l'approvisionnement d'Athènes.

La loi criminelle atteignait jusqu'au prêteur à la grosse qui aurait fourni des capitaux pour transporter du blé ailleurs qu'à Athènes. L'argent ainsi prêté était frappé de confiscation.

La sollicitude du gouvernement de Rome pour assurer l'approvisionnement de l'Italie ne fut pas moins vigilante; et plus on voyait s'accroître, sous le Bas-Empire, la population oisive des deux capitales du monde grec-romain, plus on aggravait de règne en règne, la sévérité des constitutions impériales relatives au transport des blés que les négociants de la Sicile, de la Sardaigne, de l'Afrique, de l'Égypte et des Gaules envoyaient pour nourrir leurs maîtres, ainsi qu'au transport des « espèces » (*species*) qui affluaient des provinces d'outre-mer pour remplir incessamment les caisses du trésor public.

Ici, la peine de mort était prononcée contre les patrons de navires chargés de deniers publics qui, s'écartant à mauvais dessein de la route qu'on leur avait tracée, auraient frauduleusement détourné une partie de ces riches cargaisons à leur profit[2].

Là, une amende arbitraire était appliquée aux autorités provinciales qui auraient souffert que ces navires s'arrêtassent indûment, dans les ports intermédiaires, sous prétexte d'hivernage[3].

[1] Cité par Barthélemy, *Voyage du jeune Anacharsis*, t. IV, p. 117.

[2] Qui fiscales species suscepit deportandas, si rectâ navigatione contemptâ littora devia sectatus, eas avertendo distraxerit, capitali pœnâ plectetur. (Const. 7. Cod. *De naviculariis*.)

[3] Const. 8, Cod. *De naviculariis*.

Plus loin, on menaçait de la peine capitale tous ceux qui auraient acheté ou vendu sur d'autres rivages des blés destinés à l'approvisionnement de Rome [1].

Tantôt, il était pris des mesures pour qu'aucun commerçant n'entreprît de charger ses marchandises sur un bâtiment affecté au transport de l'annone [2].

Tantôt, on déclarait passible de confiscation l'armateur qui, sous un prétexte quelconque, aurait essayé de se soustraire à l'exécution d'un ordre mettant en réquisition son navire [3].

C'est à l'occasion de ces mesures de police maritime qui réglementaient, dans un intérêt public, le chargement, le départ, l'itinéraire et l'arrivée des navires, qu'apparaissent les premières traces de congés [4] et papiers de bord, de rapports faits devant les autorités compétentes, d'enquêtes sur les événements survenus en mer [5], en un mot de tous ces moyens de constatation et de contrôle qui ont formé depuis la matière de tant de règlements et d'ordonnances dont la procédure maritime se compose.

§ 4. — Douanes maritimes.

Une autre utilité que la navigation maritime procure à l'État,

[1] Quia nonnunquàm à diversis littoribus distrahi publici canonis frumenta dicuntur, vendentes et ementes sciant capitali pœnæ se esse subdendos. (Const. 3, Cod. *Quæ res venire non possunt*.)

[2] V. le titre 4, liv. 11 du Code. *Ne quid oneri publico imponatur.*

[3] Tout navire dont le jaugeage était de 2,000 muids (que l'on évalue à 13 tonneaux d'aujourd'hui), était soumis à cette servitude pour le transport de l'annone. (M. Pardessus, *Lois maritimes*, t. I, p. 81.)

[4] Quæcumque naves ex quolibet portu dimittuntur, nullam concussionem seu damna sustineant, ità tamen ut earum naucleri deponant « in quam provinciam ituri sunt ». (Cod., lib. 12, tit. 45.)

[5] Si quis navicularius naufragium se sustinuisse affirmet, provinciæ judicem adire festinet, ac « probet apud eum testibus » eventum, relatioque etiam ad sublimissimam referatur præfecturam ità ut, intrà annum veritate revelatà, competens dispositio procedat. (Cod., lib. 11, tit. 5, c. 2.)

« Duorum vel trium nautarum quæstione habità », cæteri ab hujusmodi nexu liberantur. Circà magistros navium, quibus est scientia plenior, immoretur (quæsitor), qui si fatali sorte defuerunt, in alios inquisitio transferatur. (Cod., lib. 11, tit. 5, c. 3.)

c'est l'établissement d'impôts à l'entrée ou à la sortie des marchandises.

Rien n'est plus juste assurément que cette contribution imposée, dans l'intérêt public, à une nature de commerce et d'industrie qui ne peut subsister et fleurir qu'à l'ombre de la protection armée de l'État.

Mais ici le principe seul appartient à notre sujet; ses développements et ses applications de détail nous échappent, car ils touchent à une autre branche du droit public, celle qui comprend l'assiette des impôts et le régime financier ou industriel de chaque État.

Il suffira donc de rappeler qu'il y eut un système de douanes organisé à Athènes [1] comme à Rome, et que cette organisation avait, aussi bien que chez les peuples modernes, un double objet : celui de percevoir des droits imposés au profit du trésor public, et celui d'assurer l'exécution des lois qui, dans un autre intérêt général, prohibaient, soit l'importation, soit l'exportation de certaines denrées ou marchandises.

Pour donner une idée de la rigueur avec laquelle ces règlements étaient observés, nous citerons cette sentence du jurisconsulte Paul :

« Si le propriétaire d'un navire a chargé ou fait charger à « bord quelque objet de contrebande, le navire sera confisqué ; « si le chargement a eu lieu, en l'absence du propriétaire, par « le fait du patron ou d'un matelot, ceux-ci seront punis de « mort et les marchandises confisquées, mais le navire sera « rendu à son propriétaire [2]. »

[1] « Pendant la guerre du Péloponèse, dit l'auteur du *Voyage du jeune Anacharsis*, les droits d'entrée et de sortie à Athènes, étaient affermés 94,400 livres, d'où l'on peut conclure que le commerce des Athéniens avec l'étranger était, tous les ans, d'environ 10 millions de nos livres. » (T. IV, p. 575. Paris, 1809.)

[2] Fragm. 11, § 2. Dig., lib. 39, tit. 4.

CHAPITRE IV.

DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL DANS L'ANTIQUITÉ.

On a vu, dans les temps antiques, le droit privé maritime déjà constitué sur ses bases fondamentales par les lois de Rhodes, d'Athènes et de Rome.

Le droit public intérieur, quoique plus hésitant en ce qui touche aux questions d'équité naturelle, comme en matière de piraterie et de revendication des bris de naufrage, offre, pendant la même période, assez de consistance dans ses principes pour que les législateurs modernes n'aient eu, sur beaucoup de points, qu'à développer ce qui était en germe dans les règlements maritimes des anciens peuples.

Reste maintenant à examiner cette question importante :

« Y avait-il un « droit maritime international » dans l'antiquité? »

Je ne dis pas : « Y avait-il, au fond de la conscience humaine, ce sentiment inné de justice universelle, dont les maximes du droit des gens ne sont, comme celles de tout droit quelconque, qu'une émanation et une conséquence? »

Je ne dirai pas davantage : « Cet instinct naturel de justice n'avait-il pas dû produire, dans les rapports maritimes et commerciaux des anciens peuples, une infinité de conventions accidentelles ou passagères, de pactes de bonne amitié ou de bon voisinage, pour prévenir ou terminer, conformément à l'intérêt commun des parties et d'après les lumières de la droite raison, des difficultés auxquelles on aimait mieux pourvoir amiablement que par la voie des armes ? »

Ce que je demande, « c'est s'il existait alors, touchant la conduite à tenir dans la paix ou dans la guerre maritime, certaines règles de droit, admises par l'universalité ou au moins par la grande généralité des peuples, certains principes ayant

assez d'autorité pour peser de quelque poids dans les conseils des parties belligérantes, pour tenir en bride l'ambition d'un conquérant, ou du moins pour rallier contre lui les peuples trop faibles pour résister isolément à l'injustice ; s'il y avait, enfin, à côté de la force matérielle qui, trop souvent, abuse et opprime, une force morale, un droit protecteur, qui pût sauvegarder les peuples, comme le droit civil sauvegarde et protége les citoyens de chaque État? »

Il est évident pour moi que, si cette force morale eût existé dans les temps antiques, les occasions n'eussent pas manqué pour les faibles de l'invoquer et d'y recourir. Il en serait donc resté quelques traces dans les monuments de l'histoire, dans les dissertations des philosophes, dans les fictions d'une poésie généreuse.

J'admets que, le plus souvent, la tyrannie des dominateurs du monde ait pu faire disparaître la plainte des peuples opprimés; mais, pendant le cours de tant de siècles, n'aurait-on pas vu quelquefois la politique, d'accord avec l'humanité, prendre en main la défense d'une juste cause, et se vanter elle-même de l'appui donné par elle à des droits méconnus ou violés?

D'où vient donc qu'en parcourant les annales de ces grands États qui ont marché à la tête de la civilisation dans l'ancien monde, on trouve partout l'empreinte de la politique, et celle du droit des gens nulle part?

Quelques réflexions toutes simples vont nous conduire à résoudre ce problème.

On s'accorde généralement à donner pour base au droit des gens maritime, comme nous l'avons fait plus haut, le principe de la liberté des mers.

Mais, à le bien prendre, ce n'est là que le corollaire d'un autre principe, bien plus large, et qui sert de fondement au droit international tout entier.

La mer est libre. Mais pour qui? Pour les nations qui veulent y exercer respectivement les droits qu'elles tiennent de la loi primitive.

Ce n'est pas la nature de la mer qui confère aux peuples tels ou tels droits : elle leur permet seulement d'exercer, sans obstacle, les droits qu'ils apportent sur cet élément, mais qui préexistaient en eux-mêmes.

Sans le principe de « l'indépendance mutuelle » de tous les peuples, « la liberté des mers » ne serait qu'un mot.

Il importe donc peu, dirons-nous, que l'on rencontre ce mot écrit dans la loi romaine, si la politique de Rome, loin de reconnaître l'indépendance mutuelle des peuples, tendait systématiquement à la détruire.

A défaut de livres composés par des Romains ou des Grecs sur le droit des gens [1], ouvrons l'histoire.

Elle semble, au premier coup d'œil, nous offrir, touchant la conduite de Rome envers les autres peuples, comme deux ordres de principes et de faits tout contraires.

D'un côté, des maximes de gouvernement pleines de sagesse, de modération, d'équité, un respect pour la foi jurée qui ne fut surpassé par aucun peuple, une fidélité à toute épreuve dans les alliances, une disposition généreuse pour les vaincus à qui les « coutumes des ancêtres » assignaient pour patrons à Rome leurs propres vainqueurs, enfin un scrupule de justice qui allait jusqu'à n'entreprendre aucune guerre sans avoir consulté le collége des féciaux : « Institution sainte, s'il « en fut jamais, et qui, dit Bossuet, fait honte aux chrétiens, « à qui un Dieu venu au monde pour pacifier toutes choses n'a « pu inspirer la charité et la paix. »

D'un autre côté, Bossuet lui-même nous fait voir cette institution si sainte « dégénérant en pure cérémonie » ; il nous représente les conquêtes des Romains comme marquées au sceau de « l'injustice » aussi bien qu'à celui de « la grandeur », et ces « injustices comme d'autant plus dangereuses qu'ils sa-

[1] Il ne nous est parvenu aucun traité écrit par les Grecs ou les Romains sur le droit des gens. Le titre d'un des ouvrages d'Aristote qui se sont perdus, nous apprend qu'il avait composé un traité sur le droit de la guerre (Δικαιώματα τῶν πολέμων). (Sir James Mackintosh, *Discours sur le droit des gens*, traduit par M. Paul Royer-Collard, 1830, p. 12.)

« vaient mieux les couvrir du prétexte spécieux de l'équité ». Il nous dépeint enfin ces fiers vainqueurs affectant, « pour ré-« pandre partout l'épouvante, de laisser dans les villes prises « des spectacles terribles de cruauté, et de paraître impitoya-« bles à qui attendait la force, sans même épargner les rois « qu'ils faisaient mourir inhumainement après les avoir menés « en triomphe, chargés de fers et traînés à des chariots comme « des esclaves. »

Comment essayerons-nous de concilier ces deux peintures [1] ? On pourrait croire, d'abord, qu'elles se rapportent à deux époques différentes qu'il faudrait distinguer dans la politique de Rome comme dans ses mœurs : on se laisserait aller volontiers à partager les regrets de Cicéron touchant l'altération successive de ces vieilles et saintes maximes des ancêtres, sous l'empire desquelles, apparemment, les guerres des Romains étaient toutes fondées sur de justes causes, conduites avec le même esprit de modération et d'équité, n'entraînaient après la victoire aucune mesure spoliatrice ou cruelle, n'avaient, enfin, pour résultat que de consolider de fidèles alliances ou de rendre la paix à l'univers.

Je croirais plutôt, avec Montesquieu, que les Romains n'ont jamais changé de principes dans leur politique du dehors, et « que les maximes dont ils firent usage contre les plus grandes « puissances furent précisément celles qu'ils avaient employées, « dans les commencements, contre les petites villes qui étaient « autour d'eux [2]. »

Mais alors d'où vient que cette conduite, au fond si constante avec elle-même, le paraît si peu, qu'elle ait produit tour à tour tant d'actes de modération et de vertu qui font l'admiration

[1] Ces deux manières si différentes de juger la conduite des Romains dans leurs guerres sont ingénieusement exposées et mises en parallèle l'une avec l'autre dans deux dissertations d'Alberic Gentilis, dont la première est intitulée : *De injustitiâ bellicâ Romanorum*, et la seconde : *De justitiâ bellicâ Romanorum*. Ces deux dissertations réunies ont pour titre : *De armis romanis*, et sont imprimées à la suite du Traité *De jure belli*. (Édit. de 1612, Hanoviæ.)

[2] *Grandeur et décadence des Romains*, ch. 6.

des siècles, et tant d'attentats contre les droits des peuples ou contre ceux de l'humanité dont on ne peut lire le récit sans indignation et sans douleur?

Je n'irai pas jusqu'à prétendre que toutes les vertus de ce peuple n'étaient que feinte, son respect pour la justice qu'un faux semblant, sa générosité qu'un calcul, sa fidélité à la cause de ses alliés qu'une dissimulation pour les mieux asservir.

Mais il me semble que les Romains avaient entrepris de créer à leur profit une sorte de droit des gens, tout différent de celui de la nature, et auquel ils prétendaient cependant faire produire les mêmes conséquences qu'au droit primitif créé par Dieu même.

Le principe naturel et vrai du droit des gens, c'est « l'indépendance mutuelle de tous les peuples ».

A ce principe, les Romains avaient substitué celui de leur « propre indépendance », développé jusqu'à la domination universelle.

« Ils ne prétendaient à rien moins, dit Bossuet[1], qu'à mettre « premièrement leurs voisins, et, ensuite, tout l'univers sous « leurs lois. »

« Rome, ajoute Montesquieu[2], n'était pas, à proprement « parler, une monarchie ni une république, mais la tête du « corps formé par tous les peuples du monde. »

A part ce remplacement du principe vrai par un principe faux, la politique romaine affectait d'être toujours juste ou équitable, et souvent généreuse ou modérée.

Il faut bien reconnaître qu'en effet, à ce point de vue, elle avait fait de son mieux pour suppléer, par des institutions romaines, aux institutions du droit des gens qui n'existaient pas encore.

On réunit maintenant des congrès européens pour résoudre à l'amiable, quand il se peut, les différends qui s'élèvent entre les peuples.

[1] *Discours sur l'Histoire universelle*, 3e part., § 6.

[2] *Grandeur et décadence des Romains*, ch. 6.

Il n'y avait pas assurément moins de majesté ni de sagesse dans ce sénat romain, qui était, c'est Cicéron qui parle, « le « port et le refuge des nations et des rois ». Il ajoute : « Nos « magistrats et nos généraux mettaient leur gloire et leur am- « bition à pourvoir, par la justice et la loyauté, au salut des « alliés et des provinces ; aussi peut-on dire que l'univers était « sous le patronage encore plus que sous l'empire de Rome[1]. »

Mais ce triomphe de la nationalité romaine, dont l'orateur-consul pouvait à bon droit s'enorgueillir, qu'était-ce, après tout, si ce n'est l'abaissement de tous les autres peuples, et l'anéantissement de leur indépendance, qui allait se perdre peu à peu dans celle des maîtres du monde[2]?

La question n'est pas de savoir si, dans les jugements prononcés par le sénat constitué en tribunal des nations, il pouvait y avoir soit équité, soit justice.

Il nous suffit de remarquer que tout prince qui l'acceptait pour juge, n'était déjà plus, sous le titre d'allié, qu'un sujet.

Nous pouvons donc maintenant l'affirmer sans crainte : il n'y avait pas de droit international possible, dans la partie du monde civilisé où la politique romaine exerçait son influence.

Là où les alliances elles-mêmes, malgré le besoin que Rome en avait, n'étaient qu'un premier degré de sujétion et un acheminement vers la servitude, comment aurait-il pu y avoir place quelque part pour la « neutralité », cette situation qui

[1] Regum, populorum, nationum portus erat et refugium senatus. Nostri autem magistratus imperatoresque ex hâc unâ re maximam laudem capere studebant, si provincias, si socios æquitate et fide defendissent. Itaque illud patrocinium orbis terræ veriùs quàm imperium poterat nominari. (*De officiis*, liv. 2, c. 8.)

[2] Voir dans un autre ouvrage de Cicéron (son *Plaidoyer pour Balbus*), la gradation de ces nuances, qui distinguaient les états successifs par lesquels passaient les peuples alliés de Rome (liberi, fundi, amici, socii, fœderati) avant d'en venir à être rangés tout à fait sous la sujétion romaine « in ditione » ou « dedititii ». Voir aussi au Digeste le fragment 7, § 1 du titre 15, livre 49, *De captivis et de postliminio*. Proculus y emploie toute la subtilité de son éloquence à démontrer qu'un peuple ne laisse pas d'être « libre », bien qu'il « s'incline civilement » devant la majesté d'un autre peuple, dont il reconnaît la supériorité « ut is populus majestatem alterius populi comiter observet ».

se compose d'indépendance et de faiblesse, et dont toute la force ordinairement réside dans le droit ?

Les grands États ne peuvent avoir intérêt à favoriser la neutralité d'États secondaires qu'autant qu'ils veulent maintenir en paix quelques parties de leurs frontières, ou se mettre à l'abri de puissants voisins ; mais Rome qui, « par principe de « gouvernement, était dans une guerre perpétuelle et tou« jours violente »[1], ne cherchait partout que des ennemis pour les combattre, ou des auxiliaires pour grossir ses armées.

Dès qu'elle avait soumis un peuple, avant même de le conquérir, elle retournait la force de ce peuple contre les ennemis qui lui restaient à vaincre, et ainsi, lorsqu'elle faisait la guerre à quelque prince, elle savait « l'accabler, pour ainsi « dire, du poids de tout l'univers »[2]. Une telle politique aurait-elle pu souffrir, dans la sphère de sa puissance, cet état mitoyen qui n'est ni la paix ni la guerre, ou plutôt qui procure aux peuples les bénéfices de la paix, sans qu'ils les aient achetés par les travaux et les périls de la guerre ? C'eût été évidemment la négation des principes sur lesquels le système romain s'appuyait.

Si maintenant nous tournons nos regards vers la Grèce, nous n'y trouverons pas, comme à Rome, un système de politique absolument exclusif du droit des gens par principe et par tendance. Les Grecs avaient trop de mobilité dans l'esprit, trop d'inconstance dans le caractère pour suivre, pendant plusieurs siècles, un seul dessein. Capricieux et frivoles dans leur politique comme dans leur sagesse, leurs déterminations les plus graves étaient à la merci d'une impression subite de la multitude ou de l'éloquence entraînante d'un orateur. Ils déclaraient la paix ou la guerre, suivant l'inspiration du moment. Moins ambitieux de puissance que de renommée, ils se tournaient, tour à tour, vers des idées de domination jalouse ou d'abandon généreux, suivant qu'ils croyaient y voir le moyen de

[1] Montesquieu, *Grandeur et décadence des Romains*, ch. 1.
[2] *Ibid.*, ch. 6.

conquérir une gloire nouvelle. C'est ainsi que les colonies civilisatrices de la Grèce, si différentes des colonies militaires de l'ancienne Rome, allaient répandre en tous lieux le bienfait des lumières et des arts, sans autre intérêt que celui de nouer des relations commerciales et de porter jusqu'aux extrémités du monde habitable le glorieux nom des Hellènes. Mais aussi quand prenait aux grandes cités de l'Attique ou du Péloponèse cette fièvre de suprématie que Salluste appelle une débauche d'ambition (*lubido dominandi*), elles ne mettaient même pas à l'exécution de leurs projets ces délais et ces formes auxquelles la patience romaine savait s'assujettir. Rien ne pouvait alors arrêter ou modérer l'acharnement de leurs luttes; mais ce qui armait leurs bras et surexcitait leur courage, c'était bien plutôt la haine d'un peuple rival dont la prédominance semblait insupportable à leur vanité, que le besoin d'étendre au loin leur territoire et de ranger sous leurs lois une partie considérable de l'univers. Sans jeter sur les peuples barbares un regard de convoitise, il a suffi longtemps à l'ambition de Sparte ou d'Athènes de dominer sur la terre sacrée de la Grèce, sur cette patrie privilégiée de tous les arts civilisateurs.

On voit bien que je laisse en dehors de cette appréciation générale de la politique des Grecs, l'époque de la puissance macédonienne, qui avait été marquée par l'asservissement des républiques grecques avant d'être illustrée par les conquêtes d'Alexandre sur les peuples de l'Asie. L'ancien esprit de la Grèce, ce mélange de patriotisme orgueilleux et de liberté jalouse, qui est le propre des républiques renfermées dans un médiocre territoire, fut alors remplacé, ou plutôt absorbé pour un temps, par une immense ambition de conquêtes, qui n'avait pu se développer et grandir que dans l'unité d'une monarchie. Il ne faut donc pas nous arrêter à cet incident, quelque énorme place qu'il occupe dans l'histoire, si nous voulons rechercher les germes d'un droit des gens parmi les faits dont les écrivains de la Grèce nous ont conservé avec tant de soin les détails. Ces grands bouleversements du monde qui s'opèrent violemment par voie de conquête et déplacent, quelquefois pour des siècles, les

limites des empires, ne peuvent déplacer le moindre axiome de droit et de justice, ni porter le moindre trouble dans les notions naturelles de l'équité.

Au point de vue qui nous occupe, l'immense empire d'Alexandre, uniquement fondé sur la force des armes, a donc moins d'importance qu'une chétive confédération de quelques bourgades, unies entre elles par des liens de droit religieux et de foi jurée.

Telle fut, à son origine, l'assemblée des amphictyons qui nous apparaît, dans l'histoire de la Grèce, comme étant peut-être la plus ancienne institution de droit des gens dont la mémoire se soit transmise jusqu'à nous.

Il est remarquable que ce peuple, né pour la civilisation du monde, sans avoir jamais approfondi la théorie des droits internationaux, ait découvert, comme par instinct, au moins l'ébauche du système modérateur auquel devaient aboutir, en pratique, tous les perfectionnements de la science moderne du droit des gens.

Que sont, en effet, nos diètes, nos ligues, nos congrès de plénipotentiaires ou d'États, si ce n'est une application plus large, plus forte, plus efficace du principe que nous trouvons en germe dans le conseil amphictyonique du temple de Cérès, au petit bourg d'Anthela?

Douze nations du nord de la Grèce y envoyaient, dès les temps les plus reculés, des députés choisis pour délibérer ensemble sur les moyens de prévenir la guerre ou de diminuer les maux qu'elle entraîne à sa suite [1].

Un but religieux, la défense du sanctuaire vénéré d'Apollon, était la base de cette confédération célèbre. La foi jurée en était le lien, et tous ses actes avaient pour sanction les forces que chacun des peuples confédérés devait mettre en commun pour punir les attentats dont l'un d'eux serait déclaré coupable.

Et cette assemblée ne représentait pas seulement quelques

[1] *Voyage du jeune Anacharsis*, t. III, p. 341.

peuplades primitives, formant comme une confédération à part sur le continent de l'antique Hellade.

A mesure que la Grèce avait grandi en se développant autour de son berceau, les plus puissants États du Péloponèse comme ceux de l'Attique, et jusqu'aux colonies ioniennes de l'Asie Mineure avaient obtenu droit de suffrage dans le conseil amphictyonique, par le partage de la double voix dont disposait chacune des races admises d'abord dans ce conseil.

Aussi Plutarque n'hésite pas à le qualifier « d'assemblée générale des États de toute la Grèce[1], » et lui-même nous raconte comment la sagesse de Thémistocle empêcha qu'après la bataille de Salamine, on ne déclarât forclos de l'assemblée les États coupables d'avoir, dans cette lutte nationale, abandonné la cause commune, « de peur, disait ce grand homme, « que l'autorité amphictyonique ne fût plus, aux mains de « quelques cités dominantes, qu'une représentation partielle « et tronquée ».

A l'abri d'une institution aussi sage, ne semble-t-il pas que le peuple des Hellènes aurait dû goûter, dans l'union et la concorde, les douceurs d'une inaltérable paix?

D'où vient donc que tant de rivalités et de luttes intestines ont déchiré le sein de la Grèce, au temps même où elle faisait l'admiration du monde par ses vertus et ses splendeurs? D'où vient que le conseil des amphictyons, impuissant pour empêcher la guerre du Péloponèse, n'est devenu, plus tard, maître des affaires qu'en se résignant à servir, comme un instrument docile, l'ambition du roi de Macédoine, auquel il facilita les moyens d'asservir la Grèce, puis de conquérir l'Asie?

En chercherons-nous la raison dans ce fait, relevé par M. Wheaton[2], que la ligue amphictyonique « était une institution plutôt religieuse que politique » ? Mais, en abordant l'histoire du droit des gens, il faut nous attendre à trouver presque partout la religion mêlée aux institutions internationales

[1] Traduction d'Amyot. *Vies de Thémistocle et de Cimon.*
[2] *Progrès du droit des gens,* 2e édit., t. I, p. 13.

et aux grandes déterminations des peuples. Loin de les affaiblir, c'est cette sanction religieuse qui les raffermit, car, entre nations indépendantes, il n'y a d'autre contre-poids à la puissance du glaive que le respect pour un dogme sacré. On peut dire, à plus forte raison, de notre papauté chrétienne, qu'elle est une institution « plutôt religieuse que politique ». Et cependant, il fut une époque où elle résuma en elle seule tout le droit des gens du moyen âge. Mais, pour ne parler ici que des temps antiques, le collége des féciaux, chez les Romains, n'était-il pas un collége de prêtres, et s'il a contenu quelquefois, au nom des traités, l'impatience belliqueuse des maîtres du monde, n'est-ce pas à son caractère sacré qu'on le doit?

Le conseil des amphictyons aura peut-être aussi, dans le cours de sa longue existence, prévenu quelques sanglants conflits. Il aura protégé, en même temps que la majesté d'un temple célèbre, les droits de quelques libres cités; mais la sagesse de l'institution n'a pu prévaloir contre les passions des peuples. La Grèce se trouvait représentée dans ce conseil, mais telle qu'elle était; c'est-à-dire pleine de jalousies et de haines, et n'ayant pas, parmi tânt de cités rivales l'une de l'autre, d'États assez forts pour se maintenir en équilibre et pour faire respecter mutuellement leur indépendance. Vit-on, par exemple, après les guerres médiques, Athènes et Sparte, satisfaites de leur lot de gloire et de puissance, se tendre sincèrement une main amie, et, se reposant au sein de la paix, proclamer noblement les droits de tous les autres peuples à une indépendante neutralité? Loin de là, l'histoire nous les montre non moins ardentes à dominer individuellement au sein de la Grèce qu'à repousser en commun le joug de l'étranger, ne cherchant dans leurs alliances qu'un moyen d'étendre ou de recouvrer leur suprématie, et ne supportant l'existence d'autres nationalités distinctes qu'à la condition de les enrôler comme auxiliaires dans ces ligues dont le but fut plus souvent d'enchaîner la liberté que de la défendre.

Nous dirons, pour conclure, qu'on peut admirer en théorie

la diète amphictyonique comme impliquant le principe sur lequel repose tout droit des gens, celui de l'indépendance mutuelle des peuples; mais il faut avouer qu'en fait ce principe n'a pas été plus respecté par les Grecs que par les Romains, car les jalousies ambitieuses de Sparte et d'Athènes ne laissaient pas plus de repos à la Grèce que l'ambition de Rome n'en laissait à l'univers.

Il y a même une raison particulière pour laquelle les luttes de rivalité prenaient si facilement, parmi les Grecs, le caractère de guerre à outrance : c'est qu'avec la suprématie continentale on se disputait aussi l'empire de la mer. Ce peuple, plus commerçant qu'il ne voulait le paraître, ne pouvait séparer les intérêts de son négoce de ceux de sa grandeur. Athènes avait fondé sur la mer sa richesse, sa liberté et jusqu'à la forme intérieure de son gouvernement, car Plutarque nous apprend que Thémistocle fit tourner la tribune aux harangues vers la mer, en même temps qu'il augmenta la puissance du peuple contre celle des nobles par l'adjonction du Pirée à la ville et des gens de mer aux bourgeois [1]. Cette altière et capricieuse cité, se trouvant à l'étroit sur son territoire de l'Attique, se laissa bientôt persuader par Alcibiade qu'il fallait aussi agrandir, au moyen de la mer, le théâtre de ses exploits. L'ancienne politique de la Grèce, qui respectait au moins l'indépendance des colonies lointaines, fut abandonnée, tant la domination maritime est envahissante et insatiable de sa nature. En faisant décréter l'expédition de Sicile, Alcibiade « se forgeoit dèsjà « son entendement, dit Plutarque [2], les conquestes de Libye « et de Carthage, et celà conquis, passoit, de là, en Italie et en « Péloponèse. » Mais l'événement déjoua ces calculs. La campagne maritime contre Syracuse fut la perte d'Athènes, ou, du moins, le commencement de son déclin [3]. Le peuple chez

[1] Plutarque, *Vie de Thémistocle.*

[2] Traduction d'Amyot, *Vie d'Alcibiade.*

[3] Hic primùm opes illius civitatis victæ, comminutæ depressæque sunt. In hoc portu Atheniensium nobilitatis, imperii, gloriæ naufragium factum existimatur, dit Cicéron. (*Adv. Verrem*, *de suppliciis.*)

lequel prédominait l'élément maritime fut, à la longue, vaincu par le peuple chez lequel prédominait l'élément guerrier. Avec leurs vertus militaires et leur persévérante énergie, les Spartiates vinrent à bout d'arracher à la riche et brillante Athènes le sceptre de la mer; mais eux-mêmes le laissèrent ensuite tomber de leurs mains.

SECTION Ire.

Lois romaines concernant l'usage de la mer et de ses rivages.

J'ai fait remarquer tout à l'heure [1] que le grand principe de « la liberté des mers » semblait écrit dans la loi romaine.

N'est-ce pas en effet Marcien qui nous dit : « D'après le droit « naturel, il y a des choses communes à tous; tels sont : l'air, « l'eau courante et la mer [2] »? N'est-ce pas Ulpien qui proclame « qu'il est dans la nature de la mer d'être ouverte à tous « les hommes » ? (*Mare, naturâ, omnibus patet.*)

J'ai choisi moi-même cette sentence d'Ulpien pour « épi« graphe » à mon livre, mais en avertissant le lecteur que, dans l'état actuel de la science, nous donnons à ces textes latins plus de portée qu'ils n'en avaient dans la pensée des jurisconsultes du siècle de Marc-Aurèle [3].

Sur quelles questions, en effet, ces jurisconsultes avaient-ils à répondre? Sur de simples questions de « droit privé » ou de « droit public intérieur ». Ils avaient en vue les procès qu'un particulier peut avoir avec son voisin, ou avec les agents de la navigation ou du domaine, au sujet de la pêche dans une baie, ou de la possession temporaire d'une portion de rivage, et non les querelles qui peuvent s'élever de peuple à peuple, touchant la libre navigation de la vaste mer.

Pour éclaircir ce point, exposons quel était, en ce qui touche la mer et ses rivages, l'état de la jurisprudence romaine, à l'époque dont le Digeste nous offre le tableau.

[1] Voir ci-dessus, page 165.

[2] Naturali jure omnium communia sunt illa : aer, aqua profluens et mare. (Fragm. 2, Dig., lib. 1, tit. 8.)

[3] Voir l'avant-propos.

Les rivages, et, jusqu'à un certain point, les portions de mer qui les avoisinent, n'étaient pas considérés par la loi comme étant au nombre des choses non susceptibles de propriété privée, et que par cette raison on appelait *res nullius*. On rangeait, au contraire, la mer territoriale et ses côtes parmi ces « choses communes » qui appartiennent à tous, en ce sens qu'elles n'ont encore été occupées par personne, mais qui pourraient « tomber en propriété privée » [1], si une raison d'un autre ordre ne s'y opposait. Or, cette raison, cet obstacle à l'occupation privée des rivages de la mer, c'était, suivant la loi romaine, « l'usage public » auquel ils devaient servir [2], et qu'il n'était pas permis de troubler ou de restreindre, sans autorisation du magistrat, par des « entreprises particulières ».

A l'aide de ce principe, toutes les solutions données par les jurisconsultes romains s'expliquent d'elles-mêmes.

Quelqu'un a-t-il construit sur un rivage? l'édifice lui appartient tant qu'il subsiste [3]; mais, s'il est détruit, la place qu'il occupait redevient publique, comme si elle n'avait jamais cessé de l'être : à peu près comme le citoyen, réduit en esclavage par l'ennemi, recouvre sa liberté, s'il repasse la frontière de la patrie [4]. Cette faculté de bâtir sur le rivage n'est donc pas, en réalité, un « droit parfait » dont on puisse se prévaloir devant la justice [5], mais une « simple tolérance » qui s'obtient par un décret du magistrat [6].

[1] Littora publica non ità sunt ut ea quæ in patrimonio sunt populi, sed ut ea quæ primùm à naturà prodita sunt, et « in nullius adhuc dominium pervenerunt ». Nec dissimilis conditio eorum est atque piscium et ferarum, quæ simul atque adprehensæ sunt, « sine dubio ejus, in cujus potestatem pervenerunt, dominii fiunt ». (Fragm. 14, Dig., lib. 41, tit. 1.)

[2] (Scævola respondit) in littore jure gentium ædificare licere « nisi usus publicus id impediret ». (Fragm. 4, Dig., lib. 43, tit. 8.)

[3] Si quis... in littore ædificet, licet in suo non ædificet, jure tamen gentium suum facit. (Ulpien, fragm. 1, § 18. Dig., lib. 39, tit. 1.)

[4] « Ædificio dilapso, dit Marcianus, quasi jure postliminii, revertitur locus in pristinam causam. » (Fragm. 6, Dig., lib. 1, tit. 8.) C'est-à-dire, comme l'explique Neratius, « perindè publicus est ac si nunquàm in eo ædificatum fuisset ». (Fragm. 14, Dig., lib. 41, tit. 1.)

[5] « Civilem eum actionem de faciendo nullam habere, non dubito », dit Pomponius. (Fragm. 50, Dig., lib. 41, tit. 1.)

[6] Decretum prætoris adhibendum est ut id facere (scilicet in littore pu-

S'agit-il de construire dans la mer elle-même, et de prendre ainsi possession, par des pilotis, du sol qu'elle recouvre? Il semble que la loi romaine se montre alors plus large que pour les édifices construits sur le rivage, car elle n'exige pas aussi expressément une autorisation du préteur[1], mais elle veut qu'on puisse s'opposer à la construction, ou même la détruire, s'il devait en résulter un empêchement ou une gêne pour la navigation de la mer, ou pour la circulation sur le rivage, ou un dommage quelconque pour autrui[2].

S'agit-il, enfin, de pêcher sur le bord de la mer et d'y traîner des filets? Le principe général, posé par Marcien, est que cette pêche n'est interdite à personne. (*Nemo ad littus maris accedere prohibetur piscandi causâ*[3].) Mais, demande Ulpien, ce droit commun ne devra-t-il pas subir quelques restrictions par rapport au droit plus spécial dont peut se croire investi celui qui a obtenu la permission de construire sur le rivage ou sur le fond même de la mer? Le propriétaire d'une *villa*, dont le vestibule s'avance sur les flots, n'aura-t-il aucun moyen d'empêcher des étrangers de venir jeter leurs filets dans ces eaux qui semblent presque faire partie de son domaine? *Si quem tamen antè ædes meas vel antè prætorium meum piscari prohibeam, quid dicendum est*[4]? L'usage protégeait cette prétention restrictive du droit commun, car Ulpien nous apprend que les propriétaires riverains s'opposaient à ces actes de

blico vel in mari ædificare) liceat. (Pomponius. Fragm. 50, Dig. lib. 41, tit. 1.)

[1] Si pilas in mare jactaverim et suprà eas inædificaverim, continuò ædificium meum fit. (Pomponius, fragm. 30, § 4, Dig., lib. 41, tit. 1.) Sur ce texte, Godefroy fait la remarque suivante : « Non omittam plus privatis licere in ipso mari quàm in littoribus; ut quodammodò sine decreto prætoris in ipso mari quis ædificare posse videatur, in littore non possit. » On peut cependant objecter le fragm. 3, § 1, Dig., lib. 43, tit. 8, où Celse dit en parlant d'un édifice à construire sur la mer : « Sed id concedendum non esse si deterior littoris marisve usus futurus sit. »

[2] Si in mari aliquid fiat, Labeo ait competere tale interdictum « Ne quid in mari inve littore, quo portus, statio, iterve navigio deterius sit, fiat. » (Ulpien, fragm. 1, § 17, Dig., lib. 43, tit. 11.)

[3] Fragm. 4, Dig., lib. 1, tit. 8.

[4] Fragm. 13, § 7, Dig., lib. 47, tit. 10.

pêche, dans lesquels ils voyaient un trouble apporté à leur jouissance [1]. Mais entre une simple prétention appuyée sur le fait, et un droit fondé sur la liberté naturelle et sur la loi, le prince des jurisconsultes de Rome n'hésite pas : il décide que le pêcheur, troublé dans l'exercice de sa pêche, pourra repousser l'auteur de ce trouble comme étant sans droit. *Quarè, si quis prohibeatur, adhuc injuriarum agi potest* [2].

Tel était encore l'état de la jurisprudence, lorsque Léon le Philosophe rendit sa novelle 56 pour changer ce droit, et pour donner raison aux propriétaires de maisons de campagne situées au bord de la mer, en leur reconnaissant la plénitude du domaine utile sur les eaux de leur voisinage, peut-être à cause de l'impôt spécial par lequel ils semblaient acheter ce droit de l'État lui-même [3].

C'était, suivant toute apparence, à quelque concession domaniale de cette nature que le jurisconsulte Paul faisait allusion, plusieurs siècles auparavant, lorsqu'il parlait de particuliers ayant acquis un « droit privé » sur une portion de mer, et pouvant intenter l'action possessoire, si on apportait quelque trouble à leur jouissance [4].

Nous voyons un cas plus spécial encore servir de texte à

[1] Usurpatum tamen et hoc est, tametsi nullo jure, ut quis prohiberi possit, antè ædes meas vel prætorium meum piscari. (Fragm. 13, § 7, Dig., lib. 47, tit. 10.)

[2] *Ibid.*

[3] Jam verò quòd « cùm ab illo tamquam loci illius domino annuum tributum exigatur » expellere indè illum qui, præter ipsius voluntatem, loci commodis uti velit, non possit, quomodò id non omnibus modis absurdum est? Sancimus itaquè ut quisque oras suas (προθύρα) inconcusso jure possideat, illorum que dominus sit, et si qui, sine ipsius permissu, illorum emolumento frui velint, hos propellere possit. (*Cod. Nov.* Leonis 56.)

[4] Sanè si maris « proprium jus » ad aliquem pertineat, « uti possidetis » interdictum ei competit, si prohibeatur jus suum exercere, quoniam ad privatam jam causam pertinet non ad publicam hæc res. (Fragm. 14, Dig., lib. 47, tit. 10.) Les auteurs qui ont combattu la liberté des mers, ont invoqué ce texte comme pouvant servir de base à leur prétention. « Veneti eo jure dicunt se longà consuetudine jurisdictionem in mari acquisivisse. (Note de Denys Godefroy, sur le fragm. 14.) Grotius, au contraire, veut qu'on applique la sentence de Paul à ces petites baies de la mer que de riches particuliers obtenaient la permission de clore dans leurs parcs, comme une sorte de lac ou d'étang. « Ubì haud dubiè de exiguà agit maris portione quæ in

Ulpien, pour établir, de la manière la plus nette, son opinion sur la nature de la mer.

Un particulier, propriétaire de deux domaines situés sur la même baie, avait vendu l'un, et gardé l'autre, en imposant à l'acheteur la condition de s'abstenir de la pêche du thon sous ses vues. (*Ne contrà eum piscatio thynnaria exerceatur.*) Ce contrat, disait-on, est nul de plein droit, car on ne peut, par contrat privé, créer une servitude sur la mer. (*Mari, quod naturâ omnibus patet, servitus imponi privatâ lege non potest*[1].) Ulpien répond que le principe est incontestable; mais la bonne foi ne permet pas, suivant lui, que l'acheteur puisse se soustraire à l'obligation personnelle qu'il a contractée. (*Personæ possidentium per venditionis legem obligantur.*)

Je viens de préciser dans quelles limites se renfermait la « portée juridique » de ces décisions fameuses; mais j'admets sans peine que leurs conséquences allaient plus loin que la sphère étroite de « l'espèce » posée par la loi romaine.

C'est le propre des jurisconsultes éminents de formuler, à propos d'un cas spécial, de ces principes dont l'application se fait ensuite naturellement à toute une matière; tel est l'ascendant qu'exerce la vérité, quand elle est une fois nettement reconnue et proclamée par une bouche éloquente et autorisée. Mais je ne saurais admettre, malgré l'opinion de Grotius, qu'il faille conclure, des textes cités tout à l'heure, que, depuis les temps les plus reculés, jusqu'à l'époque de Justinien, le droit des gens de l'univers romain ait été fondé sur la grande maxime de la « liberté des mers[2]. »

fundum privatum admittitur, quod à Lucullo et aliis factum legimus. Valerius Maximus de C. Sergio Oratà : « Peculiaria sibi maria excogitavit, æstuariis intercipiendo fluctus. » (Grotius, *De jure belli*, lib. 2, c. 3, § 10.)

[1] Fragm. 13, Dig., lib. 8, tit. 4.

[2] Fatendum est in partibus cognitis romano imperio, à primis temporibus ad Justinianum usque, juris gentium fuisse ne mare à populis occuparetur, etiam quod jus piscandi attinet. (*De jure belli ac pacis*, lib. 2, c. 3, § 9.)

On peut, ce me semble, soutenir, avec plus de vérité, que cette maxime n'a pris définitivement sa place dans le droit des gens qu'à l'époque où les droits des neutres ont été admis et réglés. J'ai dit plus haut pour quels motifs ces droits étaient presque inconnus de l'antiquité[1].

SECTION II.

Du régime externe de la mer, en paix ou en guerre, sous les Grecs et sous les Romains.

Combien de siècles n'a-t-il pas fallu pour que la guerre maritime dépouillât ce caractère de violence, sans règle et sans loi, qu'elle avait eu d'abord, et dont les commencements de la Grèce nous ont offert le hideux tableau !

Le trafic des esclaves, qui, dans l'antiquité païenne, était un besoin, non-seulement de la barbarie, mais de la civilisation elle-même, dut être l'une des excitations les plus puissantes à la continuation de ces pirateries publiques ou privées[2].

L'esclavage avait commencé par être presque une mesure de clémence, lorsqu'au prix de sa liberté, l'ennemi vaincu rachetait sa vie. Mais, une fois qu'on a éteint la pitié dans le cœur de l'homme, une fois qu'il envisage d'un œil sec un « état contre nature » dont il tire avantage et profit, les moyens ne lui manquent guère pour alimenter par un trafic honteux son luxe, sa mollesse ou ses plaisirs. Après avoir fait des esclaves par humanité, pour épargner des prisonniers de guerre, il n'arriva que trop souvent qu'on fit la guerre pour se procurer des esclaves, surtout parmi ces hordes à demi sauvages qui peuplèrent longtemps les bords du Pont-Euxin et les îles de la Grèce. Les pirates de ces contrées étendaient sans doute leurs brigandages à tout ce qui tombait sous leurs mains, mais « la traite des esclaves » fut un des objets principaux de

[1] Voir ci-dessus pages 163 et suiv.

[2] Voir notamment les *Dissertations* de M. Pardessus, dans sa *Collection de lois maritimes;* voir aussi l'*Histoire de l'esclavage dans l'antiquité*, par M. Wallon, t. I, p. 160 et *passim*.

ce commerce barbare. Il importait de le constater au début même de nos études; car c'est toujours à cette cause fatale que nous retrouverons attachés les restes de barbarie qui, malgré tous les progrès des mœurs et des lois, subsistent encore dans quelques contrées, même chrétiennes, de notre univers.

En partant de l'état de choses que nous venons de dépeindre, il est sensible qu'on ne pouvait arriver immédiatement et sans transition, à la liberté des mers.

L'établissement d'un pouvoir despotique mais régulier, ayant la force et la volonté de réprimer de tels brigandages qui portaient partout le meurtre et la terreur, dut être salué comme un bienfait par les peuples et même par les sages de l'antiquité.

Aussi n'y avait-il ni reproche ni défaveur dans le mot spécial forgé par les Grecs pour désigner l'empire de la mer, θαλασσοκρατεῖν. Ce fut un apanage que revendiquèrent, tour à tour, les nations maritimes les plus policées de l'Europe et de l'Asie. Les Crétois, les Pélasges, les Rhodiens, les Cypriotes, les Phéniciens, les habitants de Milet, de Phocée, de Lesbos, de Corinthe et d'Égine, figurent au nombre de ces dominateurs successifs de la mer d'Orient, dont le catalogue, qui nous a été transmis par Eusèbe [1], s'arrête à la célèbre expédition de Xerxès. Nous avons également exposé par quels glorieux exploits les Athéniens et les Spartiates, en défendant l'indépendance de leur patrie, conquirent en même temps cette puissance maritime au moyen de laquelle Xerxès avait tenté de les asservir, et comment elle devint ensuite, par leurs jalousies intestines, la cause de l'affaiblissement de la Grèce et de la chute d'Athènes.

L'époque de l'histoire maritime dont nous nous occupons ici ne fut donc pas une époque de véritable liberté, mais quelque étroite que nous paraisse aujourd'hui l'étendue de la Méditerranée, nulle marine n'était assez forte pour la dominer

[1] Voir ci-dessus, page 95.

tout entière, et cette impuissance des nations maritimes les plus célèbres produisait une sorte de « liberté relative » au profit des faibles, tant qu'il ne s'élevait pas une occasion de conflit avec les forts.

Dans le petit nombre de traités maritimes dont le texte nous a été conservé par les anciens auteurs, c'est toujours une limitation restrictive du droit de navigation qui est imposée comme garantie au peuple vaincu.

Ainsi par le traité conclu entre Cimon et Artaxerce (an 449 av. J. C.), il fut stipulé qu'aucun vaisseau de guerre, appartenant aux Perses, n'entrerait dans les mers qui s'étendent des îles Cyanées aux îles Chélidoniennes, c'est-à-dire du Bosphore de Thrace aux côtes de la Pamphylie.

Les Athéniens, momentanément vainqueurs dans la guerre du Péloponèse, avaient fait promettre aux Spartiates de ne plus naviguer avec de « longs vaisseaux », et de n'employer, même pour le commerce, que des navires dont le port n'excéderait pas 500 talents [1].

Dans le premier traité conclu entre Carthage et Rome, peu de temps après l'expulsion des Tarquins (an 245 av. J. C.), les Romains avaient accepté, pour limite de leur navigation maritime, un promontoire d'Afrique désigné sous le nom de « Beau Promontoire ». Il n'y avait d'exception que pour les cas de force majeure, et même alors, si la poursuite de l'ennemi ou la tempête obligeait le patron d'une embarcation romaine à relâcher sur un point du rivage dont l'abord leur était interdit, il était stipulé qu'on n'y pourrait rien acheter ni vendre sinon ce qui pourrait être nécessaire pour le radoubs ou pour les sacrifices, et que de toute manière, on n'y séjournerait pas plus de cinq journées [2].

Ce traité, renouvelé deux ou trois fois dans le cours de deux siècles (de l'an 245 à l'an 474 de Rome), montre assez quelle était, avant la première guerre punique, l'infériorité des Romains sur la mer.

[1] Thucydide, lib. 4.
[2] *Histoire romaine* de Rollin, tome IV, p. 29.

Mais lorsque Rome eut appris à vaincre sur l'un comme sur l'autre élément, elle se crut appelée par ses destinées à les ranger tous deux sous ses lois [1].

Son droit des gens maritime ne fut plus alors de restreindre la navigation des Carthaginois en deçà de tel ou tel promontoire. L'anéantissement complet de sa rivale (*delenda Carthago*), tel fut le but que Rome poursuivit impitoyablement et sans relâche. La seconde guerre punique se termina par l'incendie de la flotte de Carthage, et la troisième par le sac lamentable de cette puissante et riche cité.

Et cependant les Romains ne furent-ils pas, de tous les peuples du monde, le plus « formaliste » sur le droit de la guerre et sur les règles suivant lesquelles elle devait être régulièrement déclarée? Mais ces scrupules de forme n'arrêtaient pas les déterminations ambitieuses de leur politique conquérante; et le rigide Caton dont la conscience se troublait à la pensée qu'à la suite d'un licenciement son fils aurait reparu sous les drapeaux sans prêter de nouveau le serment militaire [2], n'était-il pas le même qui opinait, en pleine paix, pour la ruine d'un ancien ennemi suppliant et deux fois vaincu?

Depuis la prise de Carthage jusqu'aux invasions de l'empire romain par les Barbares, on peut dire qu'il ne s'éleva plus dans le monde de puissance navale qui osât disputer sérieusement à Rome la domination des mers. Car, pour avoir raison d'Antiochus, bien qu'appuyé du grand nom d'Annibal, il avait presque suffi d'envoyer contre lui les flottes alliées de Pergame et de Rhodes. Il ne fallut à Pompée que quarante jours pour achever la guerre des pirates; enfin, à la journée d'Actium, on ne vit plus, des deux côtés, que Rome armée contre elle-même.

Il n'y eut donc pas, à proprement parler, pendant cette longue période, de « droit des gens maritime », puisque le droit des gens ne se compose que de concessions mutuelles

[1] Qui mare, qui terras, omni ditione tenerent.
(Virgile, *Æneis*, lib. 1, v. 234)

[2] Cicéron, *De officiis*, lib. 1, c. 11.

entre plusieurs peuples stipulant sur le pied d'une égalité au moins apparente, tandis qu'il n'y avait alors, sur toute l'étendue de la Méditerranée et dans les parages connus de l'Océan[1] d'autres flottes que celles de Rome, de ses tributaires ou de ses « alliés », qui se consolaient par ce nom de la perte absolue de leur indépendance.

Mais, dans ce repos de l'univers vaincu, l'unité de domination produisait, il faut le reconnaître, quelques-uns des effets salutaires de la liberté. Comme le remarque Robertson, « après avoir désolé l'Europe, les Romains s'occupèrent à la « civiliser, et l'on vit naître une apparence de prospérité qui « réparait, à quelques égards, les ravages de la guerre[2]. »

« Quelle facilité, dit Bossuet, n'apportait pas à la navigation « et au commerce cette merveilleuse union de tous les peu- « ples du monde sous un même empire ? La société romaine « embrassait tout, et, à la réserve de quelques frontières in- « quiétées quelquefois par les voisins, tout le reste de l'univers « jouissait d'une paix profonde. Ni la Grèce, ni l'Asie Mi- « neure, ni la Syrie, ni l'Égypte, ni enfin la plupart des autres « provinces n'ont jamais été sans guerre que sous l'empire « romain ; et il est aisé d'entendre qu'un commerce si agréa- « ble des nations servait à maintenir dans tout le corps de « l'empire la concorde et l'obéissance[3]. »

Le règne d'Auguste et ceux des autres Césars qui ont maintenu la paix du monde peuvent donc être comptés au nombre des époques florissantes du commerce maritime ; mais, par les raisons que nous venons de déduire, nous ne pouvons y trouver l'origine du « droit international » que nous cherchons.

[1] Πάσης κρατεῖ θαλάσσης οὐ μόνον τῆς ἐντὸς Ἡρακλείων στηλῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς ὠκεανίτιδος, ὅση πλεῖσθαι μὴ ἀδύνατός ἐστι. (Denys d'Halicarnasse cité par Grotius, *De jure belli*, lib. 2, c. 3, notes.)

[2] *Introduction à l'Histoire de Charles-Quint*, p. 3.

[3] *Histoire universelle*, 3e partie, ch. 6.

SECTION III.

Juridictions maritimes externes dans l'antiquité.

Nous avons parlé plus haut des juridictions spéciales établies chez les Grecs pour le jugement des affaires maritimes[1]. Lorsqu'il s'agit de prononcer entre citoyens du même État et sur le territoire de cet État, les juridictions de cette nature dépendent du « droit public intérieur ». Elles ne se rattachent au « droit externe » que lorsqu'il s'agit de procurer aux gens de mer ou commerçants l'avantage de retrouver des juges de leur pays jusque sur la terre étrangère.

C'est sans doute à la civilisation moderne, et surtout à la loi française, que revient l'honneur d'avoir répandu presque en tous lieux et conduit à sa perfection dernière l'utile juridiction des consuls, mais la pensée première s'en retrouve dans la description que fait Hérodote de l'état des relations commerciales des Égyptiens au temps d'Amasis (an 569 avant J.-C.).

Suivant son récit, l'entrée des ports de l'Égypte était alors si sévèrement interdite à tous les étrangers, que si quelqu'un de leurs navires s'y trouvait poussé par la tempête, on obligeait l'équipage à prêter serment qu'il n'avait obéi qu'à la nécessité la plus extrême et à repartir immédiatement pour Canope, ou à décharger ses marchandises. Mais Amasis, ami des Grecs, avait fait à cette règle sévère une exception en leur faveur : il leur avait permis d'établir une sorte de port franc sur le Nil à Naucratis. Sept États maritimes de la Grèce[2], parmi lesquels Hérodote nomme Halicarnasse sa patrie, avaient construit, à frais communs, ce marché, et l'historien ajoute : Ce port appartient à ces sept villes, et elles y établissent elles-mêmes des préfets du marché. (Καὶ προστάτας τοῦ ἐμπορίου αὗται αἱ πόλιές εἰσι αἱ παρέχουσαι.)

[1] Voir pages 143 à 145.

[2] Chio, Téos, Phocée, Clazomènes, Rhodes, Cnide, Halicarnasse, Phasélis et Mitylène.

Quoiqu'il soit assez embarrassant de définir quelles étaient précisément les attributions de ces magistrats, et si elles dépassaient les mesures de surveillance et de police, pour s'étendre jusqu'au jugement des procès, il est impossible de ne pas voir, dans un tel asile ouvert au commerce étranger au milieu du peuple le plus ombrageux du monde, le germe et déjà presque le modèle des franchises que ce commerce peut obtenir par le bénéfice du droit des gens.

Les nombreux États de la Grèce ne durent pas négliger, dans leurs mutuels rapports, cet avantage qu'ils avaient attaché tant de prix à se faire concéder par un roi d'Égypte.

Laissons parler à ce sujet le savant auteur du *Voyage du jeune Anacharsis.*

« Outre que les Grecs s'empressent d'accueillir les étrangers, « on trouve, dit-il, dans les principales villes des proxènes « chargés de ce soin. Tantôt ce sont des particuliers en liaison « de commerce ou d'hospitalité avec des particuliers d'une au- « tre ville; tantôt ils ont un caractère public et sont reconnus « pour les agents d'une ville ou d'une nation qui, par un décret « solennel, les a choisis avec l'agrément du peuple auquel ils « appartiennent; enfin il en est qui gèrent à la fois les affaires « d'une ville étrangère et de quelques-uns de ses citoyens [1] ». Le proxène d'une ville en loge les députés; il les accompagne partout et se sert de son crédit pour assurer le succès de leurs négociations. Ils sont même quelquefois dépositaires d'un sceau où sont gravés les emblèmes ou armoiries de la ville qui leur a donné sa confiance [2].

Combien de traits qui rappellent la mission de nos consuls se retrouvent dans ce tableau! M. Pardessus fait observer cependant qu'il y avait une différence essentielle quant à la nationalité de ces agents. Nos consuls sont des citoyens du pays qui les accrédite comme délégués et quelquefois comme juges. Les proxènes étaient, au contraire, citoyens du pays même où ils exerçaient leur ministère, et le choix

[1] T. III, p. 287, 288.
[2] M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 52.

de leur personne devait être approuvé par le peuple de ce pays[1].

Les monuments du droit romain ne renferment aucune trace d'une institution pareille. Non moins jaloux de leur nationalité que de leur puissance, les fiers citoyens de Rome n'auraient jamais souffert qu'à un titre quelconque un étranger rendît la justice sur le sol de l'Italie; et quant à ces bons offices d'appui, de conseil, de patronage, que les commerçants d'autres pays trouvaient dans les proxènes d'Athènes ou de Corinthe, c'était parmi les familles patriciennes de Rome ou dans le sénat lui-même, et pas ailleurs, que non-seulement les particuliers, mais les peuples et les rois étrangers devaient les chercher[2].

Le *prætor peregrinus*, dont la création coïncide avec la première guerre punique[3], c'est-à-dire avec les premiers développements de la marine romaine, devait, sans doute, être appelé souvent à connaître de contestations commerciales ou maritimes, mais sa juridiction s'étendait à toutes sortes de causes entre étrangers. Étant d'ailleurs choisi et institué par le gouvernement de Rome, ce magistrat n'avait en rien le caractère de nos consuls, ni même de ces « tribunaux des marchands » dont la compétence est restreinte aux affaires qui concernent spécialement la navigation ou le commerce.

SECTION IV.

Du droit de prise et de reprise dans l'antiquité.

Le code des prises, dans l'antiquité, était bien court, mais bien dur.

Il se résumait dans cet axiome de la loi romaine : « Tout ce « qui se prend sur l'ennemi tombe aussitôt, d'après le droit

[1] M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 52.

[2] « Tantoperè apud nostros justitia culta est, » disait Cicéron, « ut ii qui civitates aut nationes devictas in fidem recepissent, earum patroni essent more majorum. » (*De officiis*, l. 1, c. 11.)

[3] Il fut institué l'an 510 de Rome.

« des gens, en notre pouvoir. » (*Quæ ex hostibus capiuntur jure gentium statim capientium fiunt.*) « C'est là, dit le jurisconsulte « Gaius, un principe tellement inflexible qu'il s'applique aux « personnes comme aux choses, car les hommes libres qui « tombent en notre pouvoir deviennent esclaves [1]. » (*Adeò quidem ut et liberi homines in servitutem deducantur.*)

Mais ce qui passe aujourd'hui toute croyance [2], c'est « que « ce droit de prise s'exerçait, comme nous l'apprend Pom- « ponius, non-seulement pendant la guerre, mais aussi pen- « dant la paix, à l'égard des peuples qui n'avaient avec Rome « ni pacte d'alliance, ni lien d'hospitalité ou d'amitié [3]. »

N'est-ce pas le cas de s'écrier, avec Grotius, que la corruption des mœurs avait donc éteint chez les hommes le « sens de l'humanité » qui les rend « sociables » par nature [4] !

Il nous faut pourtant parler de ces lois inhumaines comme d'un « droit », étrange sans doute, mais qui a régi, pendant des siècles, le peuple le plus policé du monde païen.

Le Digeste ne contient aucune règle spécialement relative à la prise des navires ; mais de ce qu'il dit au sujet du droit de « reprise » ou de « postliminie », on doit conclure qu'un tempérament était admis en cette matière, au principe d'après lequel le capteur devenait « à l'instant » possesseur de la chose capturée sur l'ennemi.

Remarquons, d'abord, que c'était par exception seulement que le « droit de postliminie» s'appliquait aux navires.

Comme il n'y a pas de bien plus cher à l'homme que la

[1] Gaius, lib. 2, rerum quotidianarum seu aureorum. (Fragm. 5, § 7, Dig., lib. 41, tit. 1.)

[2] Illud magis mirandum, quod testantur romanæ leges, postliminii jus locum habuisse non tantùm inter hostes sed et inter Romanos et populos externos. (Grotius, *De jure belli*, l. 3, c. 9, § 18.)

[3] Si cum gente aliquâ neque amicitiam, neque hospitium, neque fœdus amicitiæ causâ factum habemus, hi hostes quidem non sunt ; quod autem ex nostro ad eos pervenit illorum fit, et liber homo noster ab eis captus servus fit et eorum : idemque est si ab illis aliquid ad nos perveniat. » (Fragm. 5, § 2, Dig., lib. 49, tit. 15.)

[4] Sensum naturalis societatis, quæ est inter homines, mores exsurdaverant (lib. 3, c. 9, § 18).

liberté, le droit de postliminie avait été inventé pour rétablir dans tous ses droits d'homme libre le citoyen romain qui, fait prisonnier de guerre par l'ennemi, parvenait à rentrer en dedans de la frontière. (*Postliminium ex reditu in limen, id est fines publicos*[1].)

C'était là, suivant la définition de Pomponius, ce qu'on appelait proprement le « droit de retour » appliqué à la personne; venait ensuite le « droit de recouvrer sa chose », lorsqu'elle échappait aux mains de l'ennemi[2].

Deux sortes de propriétés, surtout, étaient alors entourées de faveurs et de garanties par la loi : celle du maître sur ses esclaves, et celle du propriétaire foncier sur ses terres. Toute la société civile des Romains reposait sur ces deux bases; aussi n'y eut-il jamais d'hésitation ni de doute touchant l'application du droit de postliminie, soit aux immeubles sur lesquels cessait de peser l'occupation ennemie, soit aux esclaves qui, par une cause quelconque, se trouvaient en mesure d'être ressaisis par leur maître.

Pour ce qui concerne les autres objets mobiliers, les décisions du droit civil étaient dominées par des considérations de divers ordres.

En règle générale, tout ce qui rentrait dans la classe des meubles faisait partie du « butin de guerre[3] », dont la propriété passait immédiatement à l'ennemi et n'était pas sujette au droit de postliminie.

Cependant une raison politique, l'utilité de ressaisir des instruments bons pour la guerre, fit appliquer le droit de postliminie aux « navires de combat » et aux « navires de charge »[4], de même qu'on l'étendait aux chevaux de selle. Mais les

[1] Grotius, l. 3, c. 9, § 1.

[2] Cum duæ species postliminii sint ut aut nos revertamur aut aliquid recipiamus. » (Fragm. 14, Dig., lib. 49, tit. 15.)

[3] Si quid bello captum est, in prædâ est; non postliminio redit. (Fragm. 28, Dig., lib. 49, tit. 15.)

[4] Navibus longis atque onerariis « propter belli usum » postliminium est, non piscatoriis aut si quas actuarias, voluptatis causâ, paraverunt. (Fragm. 2 du même titre.)

« bâtiments de pêche ou de plaisir » restèrent en dehors de ce système nouveau. Ou même, s'il faut suivre l'interprétation adoptée par Grotius pour concilier le désaccord des textes, on n'aurait jamais appliqué aux navires le « droit de postliminie » ; mais on les aurait considérés comme n'ayant pas besoin de ce droit pour retomber aux mains de leurs propriétaires, lorsqu'ils étaient repris avant d'avoir été conduits par l'ennemi « en lieu de sûreté » (*intrà præsidia*), car jusque-là le capteur n'avait eu qu'une possession précaire, et la chose n'avait pas encore changé de maître [1].

Quoi qu'il en soit, une autre considération, tirée de l'honneur militaire, vint limiter cette exception qu'avait introduite le besoin de se procurer des instruments de combat. Les armes tombées au pouvoir de l'ennemi n'étaient jamais rendues à leur premier maître, car abandonner ses armes est le fait d'un lâche [2].

Pour revenir au droit de prise, Ulpien posait en principe que la translation de propriété n'avait pas lieu au profit du capteur, s'il n'était qu'un pirate et non un légitime ennemi; c'est pourquoi, disait-il, le citoyen enlevé par des brigands n'a pas besoin d'être déclaré libre à sa rentrée, car il n'a jamais cessé de l'être aux yeux de la loi [3].

En tant qu'ils étaient assimilés aux citoyens faisant retour sur le sol de la patrie, les navires repris dans la guerre ayant d'avoir été conduits dans un port ennemi (*intrà præsidia*), profitaient aussi de la disposition favorable de la loi, qui considérait comme rentrés sur le territoire romain les captifs réfugiés sur le territoire d'un État allié de Rome [4].

[1] Eæ verò res quæ intrà præsidia perductæ nondum sunt, quanquàm ab hostibus occupatæ, ideò postliminii non egent, quia dominum nondùm mutàrunt ex gentium jure. (*De jure belli*, lib. 3, c. 9, § 16.)

[2] Quòd turpiter amittantur, (dit Marcellus). Fragm. 2, § 2, Dig., lib. 49, .15.)

[3] Fragm. 24, Dig., lib. 49, tit. 15.

[4] Fragm. 19, § 3, Dig., lib. 49, tit. 15.

SECONDE ÉPOQUE.

DEPUIS LES INVASIONS DES BARBARES QUI ONT AMENÉ LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT, JUSQU'AUX CROISADES.

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE MARITIME PENDANT CETTE ÉPOQUE.

CHAPITRE I[er]

INVASIONS DES BARBARES. FONDATION DE CONSTANTINOPLE. MIGRATIONS MARITIMES DES NORMANDS ET DES SARRASINS.

Dès les premières descentes des Gaulois en Italie, le tact guerrier des Romains ne s'était pas mépris sur le péril dont ces invasions armées de la Barbarie menaçaient la cité maîtresse du monde. Ils avaient compris que de là pourrait venir un jour leur destruction et leur ruine. Car, avec ces peuples, ce n'était pas, comme avec Pyrrhus ou Carthage, d'une lutte pour la prééminence ou pour l'empire, mais bien d'une guerre à mort, qu'il s'agissait [1]. Pour exprimer ce qu'a de « tumultueux » et d'effrayant une pareille guerre, les Romains avaient inventé un nom particulier : *tumultus gallicus* [2]. Ce n'était plus par la voie des enrôlements ordinaires, c'était par levées en masse qu'on se disposait à résister à de tels ennemis.

Cependant les Gaulois qui avaient causé à Rome cette pre-

[1] Cum Celtiberis, cum Cimbris bellum, ut cum inimicis, gerebatur, uter esset non uter imperaret. Cum Latinis, Sabinis, Samnitibus, Pœnis, Pyrrho de imperio dimicabatur. (Cicéron, *De officiis*, l. 1, c. 12, § 38.)

[2] « Tumultus, » dit Servius, id est bellum italicum seu gallicum, in quibus, ex periculi vicinitate, erat timor multus. (*Thesaurus* d'Henri Estienne.)

mière terreur, subjugués par les armes de César, et organisés en province romaine par son génie, commençaient à avoir part à la civilisation et aux richesses de l'Italie, à laquelle leurs frontières du Rhin servirent ensuite de défense ; mais, à leur place, s'avancèrent successivement, contre Rome, les peuples du Nord restés à l'état de barbarie, et pour lesquels les Gaules devinrent elles-mêmes un autre objet de convoitise, par la douceur de leur climat et la prospérité de leurs cultures.

Il a fallu, pour achever la dissolution de l'empire romain, presque autant de siècles qu'il en avait fallu pour le former ; telle était, sous les Césars, la force de résistance de cette organisation administrative et militaire, dont le lien retenait ensemble une multitude de parties hétérogènes et discordantes.

Pour ne pas parler ici des invasions passagères, quoique effrayantes, comme celles des Gaulois dont nous avons dit un mot, ou des Cimbres dont le bras vigoureux de Marius avait suffi à repousser l'effort, ce fut vers le milieu du IIIe siècle de notre ère qu'on vit commencer, dit Bossuet, « l'inondation « des Barbares ». Les frontières romaines sont attaquées à la fois, du côté du Nord par les diverses peuplades des Germains et des Gètes, et du côté de l'Orient par celles des Scythes.

Afin de tenir tête à ce double courant de nations barbares, et comme pour ménager une capitale à ce qui resterait du monde romain après la perte de l'Italie, Constantin partagea entre Rome et l'ancienne Byzance, à laquelle il donna son nom, le siége et les honneurs de l'empire (an 330). A la mort de Théodose (an 395), ce partage du gouvernement et des pouvoirs aboutit à une séparation territoriale de l'empire en deux parts. Constantinople, devenue l'asile des lois et de la civilisation romaine, en même temps qu'elle avait été la résidence du premier empereur chrétien, soutient longtemps encore la gloire de cette double mission, et produit par intervalles de grands hommes et de grandes choses, que fait ressortir davantage l'abaissement successif ou la ruine de tout ce qui restait autour d'elle. Puis enfin, envahie de tous côtés dans ses frontières, amoindrie dans son influence par l'établissement d'États

nouveaux, elle perd, dans des luttes intestines et des disputes théologiques, sa force et sa dignité, et retombe même passagèrement au pouvoir des Latins (an 1204), avant de devenir la plus regrettable conquête des Barbares, dont tant de fois elle avait repoussé les assauts (an 1453).

Au point de vue spécial qui nous occupe, nous remarquerons, comme une des causes qui devaient assurer à l'empire d'Orient une vitalité plus longue et des moyens presque inépuisables de résistance, le commerce maritime que les empereurs de Constantinople mirent tous leurs soins à faire refleurir, en lui ouvrant ce port magnifique dont le site, à la jonction de deux mers, semble fait pour exciter dans tous les siècles l'admiration et l'envie.

La Rome des Césars avait été, pour le commerce de l'univers, le centre de consommation le plus exigeant et le plus vaste; mais jamais un marché d'échanges ou un entrepôt. La navigation enlevait son or, en payement de tant de riches produits, et ne le lui rapportait pas, si ce n'est sous forme de tributs par lesquels le nom romain devenait odieux aux peuples conquis. Constantinople, au contraire, fit tous ses efforts pour devenir un entrepôt considérable de marchandises, et pour reprendre, en les étendant encore, les relations commerciales des cités les plus florissantes de l'ancienne Grèce.

Ces relations, comme nous l'avons dit précédemment, se portaient surtout du côté du Pont-Euxin, qui, par le Danube, communiquait avec l'occident de l'Europe, par le Borysthène avec la Scythie, et par les côtes situées vers la mer Caspienne avec les routes commerciales de l'Orient. Ce fut aussi dans cette mer presque intérieure et dans l'ancienne mer Égée (aujourd'hui l'Archipel) que se resserra le commerce des Grecs, lorsqu'il fut restreint et gêné par les conquêtes des Sarrasins; mais pendant les siècles de sa splendeur, l'empire de Constantinople entretenait avec l'Égypte, et, par l'Égypte, avec l'Inde, la Chine, et peut-être le Japon, d'un côté, et avec les provinces occidentales de l'Afrique, de l'autre, la navigation la plus active.

C'est même de cette époque que datent les premières notions certaines d'un commerce maritime avec les Chinois par l'île de Ceylan (l'ancienne Tabropane). Alexandrie était toujours l'intermédiaire de ces lointains échanges.

Quant au commerce de Constantinople avec Rome et l'Europe occidentale, on comprend assez ce qu'il devait être dans les siècles où les affaires et les intérêts de l'univers se partageaient entre les deux capitales de l'empire [1].

Il ne nous appartient nullement de raconter ici la longue agonie de Rome, d'où la vie se retirait peu à peu, non sans lutte et sans combat, comme il arrive dans un corps robuste où le cœur continue de battre quelque temps après que le froid de la mort a gagné les membres.

On trouvera décrites dans les histoires cette série d'invasions successives qui mirent aux mains de hordes à demi sauvages les plus belles provinces romaines : on y verra par combien d'humiliations et de misères la capitale de l'ancien empire d'Occident a expié ses combats du cirque et ses triomphes, et combien de pillages lui attira cette réputation inouïe de richesse au bruit de laquelle la barbarie s'était levée pour saisir sa proie. Puis enfin, lorsqu'à bout de légions et de capitaines, Rome semblait n'avoir plus où trouver de défenseurs, elle envoie au-devant d'Attila son pontife, son pape ; cette digne et sainte figure qui apparaît, au seuil des temps modernes et en face de la barbarie, comme le premier gage d'une nouvelle civilisation à laquelle appartient l'avenir.

Mais pendant ces longs siècles, où l'ancien monde est parcouru dans tous les sens, non plus par des armées, comme sous un Cyrus, un Alexandre ou un César, mais par des nations errantes en quête de régions nouvelles pour les habiter, deux points seulement doivent appeler ici notre attention.

[1] Constantinople faisait le plus grand et presque le seul commerce du monde, dans un temps où les nations gothiques d'un côté, les Arabes de l'autre, avaient ruiné le commerce et l'industrie partout ailleurs... Les Grecs étaient maîtres de la mer : cela mit dans l'État d'immenses richesses et par conséquent de grandes ressources. (Montesquieu, *Grandeur et décadence des Romains*, ch. 23.)

Nous avons à rechercher, d'une part, si parmi ces nouveaux conquérants ou plutôt ces envahisseurs du monde, il en est pour qui la navigation ait été un moyen d'accomplir leur mission destructive.

Nous avons ensuite à saluer, au milieu des ruines, la naissance de nouveaux États maritimes dont le nom, d'abord obscur, grandira bientôt.

Notre première étude sur les temps antiques[1] a eu pour objet de faire ressortir la part considérable qui est échue à la navigation maritime dans la diffusion des peuples déjà policés de l'Asie sur les continents et les îles de l'ancien monde ; on y a vu comment les colonies bienfaisantes, sorties d'abord de l'Égypte et de la Phénicie, se multiplièrent sur les plages heureuses de la Grèce, pour porter de là presque en tous lieux la civilisation et le commerce. Un vaisseau marchand n'est-il pas encore l'emblème sous lequel on représente les arts de la paix?

C'était, au contraire, par les voies de terre que devaient s'accomplir ces migrations fatales, destinées à éteindre ou du moins à comprimer pour un temps la civilisation et ses bienfaits. Ce fut à travers les neiges des montagnes, les solitudes des déserts, les marécages et les forêts, que s'avança sur l'Occident, d'un côté, sur l'Orient, de l'autre, ce déluge de peuplades sauvages. Les diverses familles des Goths, les Suèves, les Burgundes, les Francs, les Hérules, les Lombards, les Huns, les Alains, les Avares, les Bulgares, les Gépides, n'apportaient rien avec eux, si ce n'est un sang nouveau à mêler au sang corrompu des vieilles races de l'Europe ou de l'Asie. Ces peuples ignoraient, pour la plupart, les premiers éléments de la science navale, comme tous les autres arts, et c'est ce qui rendait quelque confiance aux empereurs grecs quand ils renouvelaient si souvent la défense, sous peine de mort, d'enseigner aux Barbares la fabrication des navires.

Cependant, pour qu'aucun fléau ne fût épargné au monde,

[1] Voir ci-dessus, pages 89 à 93.

il y eut aussi des invasions qui s'accomplirent par la voie de mer.

Elles commencèrent peut-être par ces races gothiques qui habitaient près des bouches du Borysthène, et qui trouvèrent dans leurs populations surabondantes de quoi jeter à la fois des masses envahissantes sur l'un et sur l'autre élément. On vit, à deux et trois reprises, leurs multitudes embarquées, on ne sait comment, sur des navires de pirates, sur des bateaux de pêche ou sur de simples radeaux, se répandre sur les côtes de l'Asie Mineure et de la Grèce, puis se retirer et disparaître, laissant après elles l'incendie, la famine et la peste.

Ce fut aussi par mer que les Vandales pénétrèrent en Espagne, puis en Afrique, pour y détruire la civilisation romaine et chrétienne, et que les Saxons et les Angles passèrent dans les Iles Britanniques, où leur race devint dominante, et jeta les fondements de la vieille Angleterre. Mais deux peuples surtout, les Normands sur les côtes de l'Océan, les Sarrasins sur celles de la Méditerranée, ajoutèrent pendant longtemps la terreur de la piraterie à celle qu'inspirait leur nom de Barbares. Remarquons ici les profondes différences qui séparent ces deux peuples, en ce qui touche leur origine, le caractère de leurs invasions, et leurs destinées.

C'est de la mer que semblaient sortir ces hommes du Nord (Nortmanni) qui, s'élançant à l'improviste des baies et des îles Scandinaves, portèrent, pendant près d'un siècle, la dévastation et l'effroi dans les plus belles provinces de l'ancienne Gaule et dans la Flandre, jusqu'à ce qu'ayant obtenu, sous leur chef Rollon (an 912), la cession de la Neustrie, ce peuple reçut l'Évangile, adoucit ses mœurs, et, conservant sa mâle énergie, prit rang, par lui-même, et par ses nouvelles conquêtes, parmi les plus illustres nations du monde moderne.

Cette habitude de la mer, qui valut peut-être aux Normands une transformation si glorieuse, avait commencé sans doute par les plus odieux brigandages; mais, suivant la remarque

judicieuse de M. Pardessus [1], toute piraterie suppose l'existence d'un commerce maritime aux dépens duquel elle s'exerce. Tacite nous donne sur l'art avec lequel des peuples « qui habitent, dit-il, au milieu de l'Océan [2] », construisaient leurs navires, des détails auxquels on croit reconnaître ces flottes normandes aussi promptes à remonter les fleuves qu'à reprendre la mer avec les dépouilles qu'elles enlevaient.

La conquête des Iles Britanniques, par Jules César, avait rapproché les Romains de ces parages où l'Océan, entrecoupé de langues de terre de figures bizarres, îles, presqu'îles et promontoires, semble déjouer tous les calculs, et mettre en défaut tous les navigateurs. Le souvenir de Thulé, cette borne extrême de la navigation antique, témoigne du commerce qu'entretenaient les Romains avec les peuples scandinaves; ceux-ci peut-être, à leur tour, lancèrent jusque vers le continent de l'Amérique quelques-uns de leurs navires, pendant qu'à travers les populations belliqueuses dont le siége mal connu était dans ces régions du Nord, leurs communications terrestres pouvaient s'étendre jusqu'à la mer Noire par la Bulgarie.

Quelle que soit la terreur que le nom sarrasin a répandue pendant tant de siècles parmi ce qui restait de peuples civilisés sur la terre, quelque légitime que fût cet effroi en présence du double esprit de prosélytisme et de conquête qui animait au combat les sectateurs fanatiques du Coran, il est impossible que l'histoire ne distingue pas les Arabes entraînés par Mahomet, de ces barbares du Nord sortis, sans ordre, sans lois, presque sans nom, de leurs forêts ou de leurs montagnes.

Mais par cela même que ces derniers étaient plus incultes et plus près de l'état sauvage, ils étaient plus disposés à res-

[1] *Collection de lois maritimes*, t. I, p. LXIX.

[2] Suionum hinc civitates, ipso in Oceano, classibus valent. Forma navium eò differt quòd utrimque prora paratum semper appulsui frontem agit. Nec velis ministrantur, nec remos in ordinem lateribus adjungunt. Solutum, ut in quibusdam fluminum, et mutabile, ut res poscit, hinc vel illinc remigium. (*De moribus Germanorum*, c. 44.)

sentir les impressions que produit l'aspect des villes, des cultures, des monuments de l'industrie et des arts; à discerner la justice de sages lois, et à accepter des croyances religieuses qui condamnaient le luxe et les vices de la civilisation corrompue que la mission de ces peuples était de détruire.

Aussi, après un temps plus ou moins long, voyons-nous les barbares du Nord, convertis eux-mêmes à la foi chrétienne, se mêler et se fondre peu à peu avec les races indigènes, quitter leurs mœurs et leurs lois, pour adapter à leur usage, en les modifiant, les lois et les institutions gauloises ou romaines.

Les Sarrasins, au contraire, portant le glaive d'une main, le Coran de l'autre, ne prétendaient pas seulement envahir les provinces ou les royaumes, mais les convertir violemment à leur civilisation, telle quelle, et à leur foi, sinon les réduire sous le joug de la servitude la plus humiliante et la plus dure. Loin de se laisser absorber nulle part, sur la longue route de leurs conquêtes, par aucune nationalité étrangère, ils absorberont dans leur nationalité propre jusqu'aux Mongols et aux Turcs, leurs farouches vainqueurs, et se posant, dans l'univers, en ennemis du nom chrétien, ils sauront cependant, par des emprunts faits aux traditions orientales et à la civilisation chrétienne elle-même, allier, sous leurs califes de Bagdad et de Cordoue, les lettres, la politesse et les arts, avec des lois impures et des coutumes barbares.

C'est ainsi qu'en organisant, dans la partie occidentale de la Méditerranée, cette piraterie redoutable qui avait bravé jusqu'à nos jours la puissance de la civilisation chrétienne, l'islamisme avait eu aussi, dès l'origine, des flottes régulières et un commerce florissant.

Un siècle ne s'était pas écoulé depuis la prédication de Mahomet[1], que déjà l'empire des califes embrassait la Perse, la Syrie, la Palestine, l'île de Chypre, l'Égypte, les anciennes possessions carthaginoises et romaines de l'Afrique, et, mettant un pied dans l'Italie, pénétrant en Espagne, menaçait

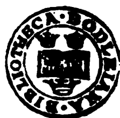
[1] L'ère des Mahométans (l'hégire) commence l'an 622 après J.-C.

d'asservir la France elle-même; mais la vaillance de Charles Martel (732) opposa, dans les champs de Poitiers, une digue à ce torrent dévastateur.

Les Sarrasins pouvaient-ils négliger la source de richesses que leur offrait cette réunion de provinces qui, se continuant presque à l'entour de la Méditerranée toute entière, atteignait de la mer des Indes au grand Océan. Non-seulement ils cultivèrent avec l'Orient les relations anciennes des Romains et des empereurs grecs, mais, en interdisant à ces derniers le commerce du Levant, ils songèrent à le développer à leur profit. En même temps que le précepte du pèlerinage à la ville du prophète imprimait un accroissement inouï à la navigation du golfe Arabique, Bassora devenait, au fond du golfe Persique, l'entrepôt central des marchandises de la Chine et des Indes, qui, de là, remontant l'Euphrate ou le Tigre, se dirigeaient par Alep et Damas vers la Méditerranée, ou par Tauris et Tiflis vers la mer Noire.

Après avoir porté d'abord dans la navigation maritime l'esprit exclusif et dominateur de leur culte, les Sarrasins se plièrent à quelques concessions en faveur du commerce fait par les chrétiens : des relations se nouèrent entre les nouvelles cités marchandes de l'Europe, dont nous allons parler tout à l'heure, et les ports musulmans de la Syrie. Mais le progrès le plus important dans cette voie eut lieu vers la fin du xe siècle. Les Fatimites, qui dominaient alors en Égypte, s'étant rendus indépendants des califes de Bagdad, rouvrirent aux Européens le port d'Alexandrie, pour que la ville si favorisée de Bassora trouvât sur la Méditerranée sa rivale.

Il nous faut tourner maintenant nos regards vers les peuples envahis ou vaincus, pour voir si de nouveaux éléments de civilisation, d'industrie, de commerce maritime ne sont pas prêts à reparaître, après le passage de la barbarie, comme ces débris de culture qui se retrouvent dans nos champs après les dégâts d'un orage.



CHAPITRE II.

DES ÉTATS MARITIMES QUI SE FONDENT OU QUI REPARAISSENT EN EUROPE APRÈS LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT.

Venise.

L'excès même du mal en amena le remède. Au plus fort des ravages qu'Attila, « cet homme né pour l'effroi du monde », comme dit M. de Châteaubriand, exerçait en Italie, quelques réfugiés, chassés de leur pays et réunis dans les lagunes du golfe Adriatique (vers 452), jetèrent, au milieu de la mer, les premiers fondements d'une ville qui devait bientôt en affecter l'empire. Les grandes cités maritimes d'autrefois, Tyr, Sidon, Carthage, Alexandrie, Marseille, s'étaient posées sur les parties les plus ouvertes des rivages et des mers; c'est, au contraire, dans le fond d'un golfe que s'élève, en se cachant pour ainsi dire à tous les regards, cette ville magnifique qui oublia trop, dans sa splendeur, qu'elle avait été d'abord un lieu de refuge et de liberté. Avant d'envoyer au loin ses flottes, il lui fallut purger la mer Adriatique, à laquelle elle donna son nom, des pirates qui, de tout temps, l'avaient infestée, mais qui étaient devenus plus redoutables encore pendant les invasions et les guerres de la barbarie. Ce fut avec l'empire grec de Constantinople que les Vénitiens établirent leurs premières relations commerciales; ils les continuèrent pendant de longs siècles, jusqu'au moment où leur intérêt leur fit tourner les armes de la chrétienté contre cet empire, auquel ils portèrent, comme nous le verrons plus tard, un des coups qui en préparèrent la ruine.

Gênes.

Remontant à l'antiquité par son origine, et appelée à jouer, dans la civilisation moderne, un rôle qui dépassera de beaucoup son ancien nom, Gênes peut aussi figurer au premier rang parmi les villes italiennes qui rétablissent une sorte de

commerce et d'ordre maritime après les invasions des barbares. Elle soutiendra par ses richesses, par ses grands hommes et ses hauts faits, sa rivalité avec Venise; mais, plus mêlée au mouvement des révolutions qui se feront autour d'elle et qui la diviseront elle-même, donnant accès aux passions de la liberté comme à celles de l'ambition et du pouvoir, elle sera plus vulnérable et plus exposée à partager les fortunes diverses des États avec lesquels elle aura lié son sort par calcul, par générosité ou par caprice.

Pise.

Située sur le même golfe que Gênes, comme pour la défier à une lutte d'influence, qui ne pouvait atteindre sans doute aux grandes proportions des luttes antiques, mais qui appela longtemps l'attention du monde, quand les intérêts de la navigation maritime s'agitaient seulement dans la Méditerranée, Pise était aussi une ancienne colonie romaine, qui se releva de ses ruines avec le génie du commerce et de l'indépendance. L'Arno, qui la rejoint aujourd'hui avec la mer dont les rivages se sont éloignés, étaitalors son port maritime. Elle ne fonda pas des institutions aussi fortes que celles des deux grandes villes dont nous avons parlé d'abord; mais si sa politique, trop dépendante des empereurs, lui fit éprouver de cruels désastres, son histoire commerciale, maritime et militaire eut de belles et glorieuses pages dont nous rapporterons quelques traits.

Ancône et Amalfi.

Nous devons mentionner encore, parmi les villes italiennes qui servirent d'asile au commerce dans le moyen âge, Ancône et Amalfi.

La première, déjà célèbre sous l'empire romain, puisqu'elle servait de station à l'une des deux flottes destinées à protéger les côtes de l'Italie, n'essaya pas, lorsque reparut quelque ordre dans les affaires du monde, de se poser en rivale de Venise naissante; mais elle concourut à la réaction qui s'opéra en faveur de la civilisation et du droit.



La petite ville d'Amalfi, presque perdue maintenant dans le golfe de Salerne, eut le double bonheur d'attacher son nom à l'un des plus curieux monuments du droit maritime du moyen âge [1], et à la découverte du plus célèbre manuscrit des Pandectes romaines.

Mais ce ne fut pas là son seul titre à la renommée ; et la puissance qu'elle dut au commerce contre-balança, pendant quelque temps, celle de Venise elle-même.

Barcelone.

Pourrions-nous enfin, dans cette revue rapide, passer sous silence Nice, Marseille, Narbonne, Arles, Barcelone?

Quoique cette dernière ville ne fasse qu'apparaître dans l'époque dont nous nous occupons en ce moment, nous devons la citer comme un mémorable exemple des fortes résolutions qu'inspire à de nobles cœurs la vue des malheurs de la patrie, et qui les poussent à reconquérir la puissance par l'activité du commerce et de l'industrie. L'Espagne presque entière était au pouvoir des Sarrasins lorsque Barcelone, étant parvenue à secouer leur joug avec le secours de la France, entra d'une manière remarquable dans le mouvement du commerce européen.

Elle parvint, à la fin du XIe siècle, à une ère de prospérité dont nous présenterons plus tard le tableau.

Marseille.

Dès que le commerce se relevait quelque part, Marseille ne pouvait rester étrangère à ce progrès. Habituée dès son origine à lutter, avec les armes de la civilisation, contre les peuples barbares, son voisinage et son exemple durent contribuer à adoucir les mœurs des tribus du Nord, comme ils avaient adouci, dans les plus beaux temps de Rome, celles des anciens Gaulois.

[1] Les *Tables amalfitaines* sont peut-être l'humble commencement du droit écrit maritime (*Programme de l'Académie.*)

La sûreté de ses relations et les avantages de son port y ramenèrent les vaisseaux marchands d'Alexandrie, dès que l'Égypte fut rouverte aux Européens.

Nice, Arles, Narbonne.

Nice, Arles et Narbonne, ces anciennes colonies de Marseille ou de Rome, eurent part à la reprise des affaires commerciales et à ses heureux résultats. Le moment n'est pas encore venu d'envisager ces ports maritimes comme se rattachant à une nationalité plus vaste qui sera celle de la France, et concourant à former un de ces grands royaumes qui, plus tard, joueront un rôle considérable dans l'histoire des mers, tandis que les premiers États maritimes que nous avons nommés tout à l'heure, si puissants qu'ils fussent, se personnifiaient, après tout, dans un nom de ville.

Avenir maritime de la France.

Saluons à l'avance cette gloire nouvelle qui attendait notre patrie, mais dont les éléments étaient encore épars au sein de ces États multiples qui, sous le régime de la féodalité, se partageaient les plus belles de nos provinces.

Placée, comme l'heureuse Italie, sur deux mers à la fois, mais sur deux mers dont l'une la mettait en communication avec l'ancien monde et l'autre semblait lui ouvrir la route vers le nouveau, la France, dès que la puissance royale y fut régulièrement établie, ne pouvait tarder à comprendre de quelle importance étaient pour elle la navigation et le commerce maritime ; ou plutôt, avant même que la puissance publique y apportât son concours, l'intérêt privé prenant l'essor avait poussé les Français à devenir commerçants et navigateurs.

Dès le ve siècle, nos ports de la Méditerranée entretinrent des relations actives avec l'Orient ; pendant que, des ports de la Neustrie, de la Bretagne, de l'Aquitaine, sortaient des navires qui portaient dans les Iles Britanniques, et jusque dans les mers du Nord, les vins de France, pour les échanger contre les pelleteries et les métaux des Scandinaves.

Le mouvement commercial s'était continué, malgré l'affaiblissement de la puissance royale, sous les derniers princes de la dynastie mérovingienne. Il prit sous Charlemagne une activité nouvelle.

A mesure que s'étendent les frontières de son vaste empire, qui atteignit de la Baltique jusqu'aux Alpes et du Danube jusqu'à l'Èbre, ce grand homme développe la navigation intérieure, veille à la fois à la défense et à la sécurité des côtes, contient les rivalités naissantes entre les républiques maritimes de l'Italie, et, se ménageant l'amitié des empereurs de Constantinople, ne néglige pas d'entretenir avec les Musulmans eux-mêmes des relations qui doivent ouvrir à ses sujets les ports de la Syrie, et leur procurer l'accès sinon la possession des saints lieux.

La qualification de « Francs », sous laquelle les Européens sont désignés dans les pays soumis à la Porte ottomane, et les « capitulations » qui leur assurent certains droits moyennant des conditions réglées par les souverains, remontent, suivant toute apparence, à cette origine.

Charlemagne eût été digne d'attacher son nom à la création d'une marine nationale; mais, pour songer à former un pareil établissement, il fallait attendre une réunion de circonstances heureuses qui n'étaient pas encore venues pour la France. Et d'ailleurs, cet esprit de sagesse et de grandeur, dont étaient empreintes toutes les vues du fils de Pépin, disparut avec lui. Les faibles mains de ses successeurs ne furent plus capables, soit de contenir les progrès de la féodalité, soit de dominer tant d'individualités puissantes, et de les entraîner de force à leur suite, comme avait fait le vainqueur des Saxons et des Lombards.

SECONDE ÉPOQUE.

DEPUIS LES INVASIONS DES BARBARES QUI ONT AMENÉ LA CHUTE DE L'EMPIRE ROMAIN D'OCCIDENT, JUSQU'AUX CROISADES.

SECONDE PARTIE.

ÉTUDE SUR LA FORMATION DU DROIT INTERNATIONAL.

CHAPITRE UNIQUE.

QUE LE DROIT INTERNATIONAL EST SORTI, AVEC LA CIVILISATION MODERNE, DU PRINCIPE CHRÉTIEN.

On a longtemps négligé, comme une vaine et stérile étude, celle du droit public pendant la première période du moyen âge. Il semblait qu'on fût encore sous l'impression lointaine de cette stupeur qui dut s'emparer du monde romain, après les invasions des barbares. A la vue de la civilisation écrasée, de la barbarie triomphante, nul ne se sentait le courage de fouiller sous un amas de ruines pour y rechercher quelques intéressants débris. Cependant, de nos jours, la patiente Allemagne s'est mise à l'œuvre ; elle nous a montré combien l'histoire est une mine précieuse à explorer, même à ces époques qui semblaient d'abord les plus ingrates pour le philosophe ou pour l'écrivain. Un publiciste qui, à ces deux titres, mérite les regrets de l'Europe savante, à laquelle il vient d'être enlevé, a frayé la route où l'a suivi une docte phalange d'ingénieux et diserts continuateurs de ses travaux.

Et, en effet, « où trouver, nous dit M. de Savigny, un sujet « d'étude d'un intérêt plus réel et plus attachant que ces épo« ques où les forces vives des divers peuples se rapprochent et

« se confondent pour composer de nouveaux corps de nations?
« N'est-ce pas alors qu'on peut analyser tous ces éléments divers
« qui nous échappent dans la première formation des peuples?
« A ce point de vue, le moyen âge ne se présente pas seulement
« comme une époque de dissolution et de décadence : il fut
« aussi une *époque créatrice*, et cette civilisation dont il nous
« enseigne l'origine, est la nôtre [1]. »

Expliquons cependant, en quelques mots, ce que, par rapport au droit des gens, nous pouvons demander au moyen âge.

Ce ne sont pas sans doute des règles nettement posées, encore moins des discussions savamment approfondies, ou des conventions internationales diplomatiquement concertées.

Le droit écrit de la mer, le droit coutumier lui-même n'apparaîtront que plus tard.

Une seule chose peut être étudiée dans ce premier moment qui précède, pour ainsi dire, la naissance des peuples : c'est l'esprit nouveau qui va se faire jour, et dont la civilisation moderne se trouvera empreinte dès son origine.

Placés ici en quelque sorte sur les confins de deux mondes, l'un qui finit, l'autre qui commence, arrêtons-nous un instant à rechercher quels sont, au point de vue qui nous occupe, les traits principaux qui les distinguent.

Nous y trouverons peut-être la raison véritable pour laquelle le droit international, dont nous n'avions aperçu presque aucun vestige dans l'antiquité, occupera tant de place dans l'histoire des temps modernes.

Mais, pour réduire ce parallèle à des termes simples et frappants, nous nous bornerons à l'étude de cette grande civilisation romaine dans laquelle s'étaient absorbées toutes les autres.

[1] *Histoire du droit romain au moyen âge*, par M. de Savigny. V. la préface, pages 6 et 7.

Le principe romain. — Le principe chrétien.

C'était dans l'unité de l'empire romain, sous un maître, que l'ancien monde avait trouvé la paix.

C'est dans une équitable pondération des États que devait la chercher le monde moderne.

Autrefois, le patriotisme d'un seul peuple, après avoir été l'instrument de ses conquêtes, avait servi de lien mutuel aux peuples conquis : la cité romaine, d'abord si jalouse de ses privilèges, s'était dilatée à mesure qu'elle avait senti le besoin de consolider par la justice l'œuvre de la victoire; et le droit civil de Rome était devenu, de proche en proche, le droit des gens de l'univers.

Mais, quelque largeur factice qu'on eût donnée à cette base, elle était étroite de sa nature [1]. Le patriotisme, élevé par les premiers Romains à la majesté d'un culte, n'avait pu s'étendre sans s'affaiblir. Les peuples, dont l'adoption avait été si longtemps marchandée par le sénat et par les Césars, ne pouvaient éprouver, pour cette patrie tardive et lointaine, les mêmes sentiments que les anciens enfants de la famille. Et d'ailleurs, par la perte des libertés publiques, les citoyens de Rome n'avaient-ils pas perdu, suivant l'expression de Bossuet, « ce qui leur faisait aimer la patrie » ?

Les prérogatives mêmes qu'on avait successivement accordées à tant de villes, dont l'organisation municipale semblait reproduire celle de Rome, contribuèrent plutôt à les détacher de ce centre commun, auquel elles ne tenaient plus que par des rapports de sujétion et de dépendance, tandis qu'elles trouvaient en elles-mêmes les seuls éléments de franchise et de liberté qui eussent survécu à la chute des institutions républicaines.

Il fallait donc, pour fonder le droit international moderne,

[1] Ce lien du municipe, tiré par le philosophe de l'identité des lois, n'est, dit M. Troplong, qu'un aperçu timide, en comparaison du lien de fraternité qui unit tous les hommes dans la cité chrétienne. (*De l'influence du christianisme sur le droit civil des Romains*, p. 57.)

une plus large base, et cette base, c'est la religion chrétienne qui l'a donnée. Nous avons dit que le droit international repose sur l'indépendance mutuelle des peuples, mais cependant cette indépendance est, par elle-même, une ligne de démarcation qui les sépare, plutôt qu'un lien qui les rassemble. L'indépendance mutuelle existait déjà, à l'état de principe, pour les peuples de l'antiquité; elle avait produit beaucoup de guerres, quelques traités de paix, mais rien de semblable à ces bons rapports qui rapprochent maintenant, l'une de l'autre, toutes les nations civilisées.

Si nous avons trouvé chez les anciens quelques traces d'un droit international, c'est parmi certains groupes de peuples que rattachaient ensemble une commune origine, une commune patrie, un commun joug, une commune aspiration vers la liberté. Mais alors, comme nous le remarquions tout à l'heure pour les Romains, comme nous le disions ailleurs pour les Grecs, il s'agissait plutôt d'un seul peuple partagé en cités ou en provinces, que de la réunion en un seul faisceau de plusieurs nationalités distinctes.

A part la religion locale du patriotisme ou l'agglomération forcée de la conquête, il n'y avait de lien universel, entre les nations, que le sentiment à demi effacé de l'humanité. Les dogmes du polythéisme nous montrent les dieux tutélaires de chaque peuple les poussant fatalement à la guerre, et ne se mêlant quelquefois aux jeux sanglants des batailles que pour souffler la haine au cœur des combattants et animer leurs bras au carnage.

C'est dans le ciel au contraire que la foi chrétienne a été prendre son point d'appui pour pacifier la terre. L'Apôtre des nations nous a révélé ce mystère qui était, nous dit-il, « caché « depuis le commencement du monde », c'est à savoir que « tous les peuples, devant être héritiers des mêmes promesses, « ne devaient aussi former tous ensemble qu'un seul corps, « en ce Dieu de qui toute paternité prend son nom dans le « ciel et sur la terre [1]. » En exposant, avec sa parole tran-

[1] In mysterio Christi, quod aliis generationibus non est agnitum filiis ho-

chante comme un glaive, cette théorie sublime, saint Paul a bien raison de s'écrier : « Qui pourra jamais en découvrir « toute l'étendue, en sonder toute la profondeur [1] ? » Pour nous borner ici au seul point de vue qui se rattache à l'objet de notre étude, prenons pour guide l'un des plus beaux et des plus vastes génies qui aient brillé dans ces siècles de confusion et de ténèbres dont nous avons tout à l'heure esquissé l'histoire.

La *République* de Cicéron. — La *Cité de Dieu* de saint Augustin.

Nourri dans l'étude et je puis dire dans l'amour de la philosophie antique, saint Augustin nous montrera comment, en ce qui touche les rapports des nations entre elles, cette philosophie a été complétée, ou plutôt, étendue par l'Évangile.

Il y a deux livres dont la comparaison va nous faire toucher au doigt ce progrès. L'un est comme le dernier mot de la sagesse païenne sur les hautes questions qui se rapportent au gouvernement des peuples, tandis que l'autre est un jet vigoureux mais encore inculte de cette « première séve du christianisme » (comme parle Bossuet), qui s'infusant peu à peu dans les rameaux du vieil arbre, devait leur faire produire, avec le temps, des fruits tout nouveaux.

Écrite à l'heure des dernières luttes de la liberté romaine contre l'avénement déjà prévu et inévitable des Césars, la *République* de Cicéron semble contenir l'oraison funèbre de ce grand peuple qui, las de victoires et épuisé par les guerres civiles, s'apprêtait, « pour avoir du repos [2], » à subir un maître. Ne pouvant plus croire à la durée de ces anciennes institutions qu'il admire, et ne voulant rien voir au delà, l'âme ardente

minum, sicuti nunc revelatum est... gentes esse cohæredes, et concorporales, et comparticipes promissionis ejus in Christo Jesu per Evangelium... Hujus rei gratiâ flecto genua mea ad Patrem Domini nostri Jesu Christi, ex quo omnis paternitas in cœlis et in terrâ nominatur. (*Epist B. Pauli ad Ephes.*, c. 3, v. 5, 14.)

[1] Ut possitis comprehendere... quæ sit latitudo et longitudo et sublimitas et profundum. (*Ibid.*, v. 18.)

[2] Bossuet, *Histoire universelle.*

du philosophe romain se replie douloureusement vers le passé comme pour y chercher asile : elle semble « demander appui à de vieux souvenirs [1]. » Après nous avoir fait contempler avec enthousiasme le tableau de Rome à sa naissance et dans la force de son âge mûr, le consul naguère si triomphant d'avoir sauvé encore une fois sa belle patrie, se décourage, et, s'enveloppant dans les plis de sa toge, ne fait plus entendre que de magnifiques mais stériles regrets.

C'est, au contraire, les regards fixés sur l'avenir que saint Augustin compose sa *Cité de Dieu.* Il commence ce livre à la nouvelle de la prise de Rome par les barbares. Il n'a devant lui que des ruines, et il espère : il assiste à la chute d'un monde qui s'écroule, et son âme reste inébranlable dans sa confiance comme dans sa foi. Après l'Italie, l'Afrique, après Rome, Carthage et Hippone seront visitées par le fléau destructeur que déchaîne la colère de Dieu ; et cependant, le philosophe chrétien se console à la pensée d'une cité nouvelle prête à renaître de dessous ces ruines : cité plus forte encore et plus puissante que celle qui tombe, mais surtout plus vaste et plus durable, car elle sera fondée sur la justice et ne fera plus acception de peuples ni de personnes. Si, par ce mot de *Cité de Dieu*, saint Augustin voulait désigner seulement ce que l'Évangile appelle « le royaume du ciel », ce ne serait pas ici le lieu de s'occuper des méditations ascétiques du pieux évêque ; mais cette « Cité de Dieu » qu'il décrit, avant de se consommer dans le ciel, doit être habitante de la terre : elle doit y briller comme un foyer de lumière, y faire sentir jusqu'aux extrémités du monde son action, son influence, ses bienfaits. C'est par ce côté qu'elle ressemble à la cité romaine : mais ses citoyens, au lieu d'appartenir à un seul peuple, seront pris dans tous les peuples de la terre. Le lien qui les rattachera ne sera plus un lien de soumission ou de conquête, comme sous la domination romaine ; ce sera un lien de foi, d'espérance, de charité ; ce sera une aspiration commune vers la céleste patrie

[1] M. Villemain, *Discours préliminaire sur les livres de la* République, p. 26.

dont celle d'ici-bas n'est que l'image. La cité du ciel devenant ainsi comme le trait d'union des cités de la terre, les nations trouveront la paix dans l'indépendance, comme elles la trouvaient autrefois dans la servitude; elles pourront, sans cesser d'être sœurs, obéir ici-bas à des lois différentes : il leur suffira d'avoir toutes le même Père dans les cieux [1].

La philosophie antique avait, il est vrai, admis l'existence d'un principe de justice commun à tous les peuples, et, chose remarquable, c'est saint Augustin qui nous a conservé la plus belle page dans laquelle Cicéron résumait ainsi les définitions des anciens sages, touchant les caractères de la loi primitive.

« Il est une loi véritable, la droite raison, conforme à la nature, universelle, immuable, éternelle; dont les ordres invitent au devoir, dont les prohibitions éloignent du mal. « Soit qu'elle commande, soit qu'elle défende, ses paroles, « impuissantes sur les méchants, ne sont jamais vaines auprès « des bons. Cette loi ne saurait être contredite par une autre, « ni rapportée en quelque partie, ni abrogée tout entière. « Ni le sénat ni le peuple ne peuvent nous délier de l'obéissance à cette loi. Elle n'a besoin de personne pour lui servir « d'interprète ou d'organe. Elle ne sera pas autre dans Rome, « autre dans Athènes; elle ne sera pas demain autre qu'aujourd'hui; mais, éternelle, immuable, elle conservera toujours et partout son empire, qui s'étend à l'univers. Car le « maître et le souverain Seigneur de toutes choses, Dieu « même, l'a conçue, discutée, promulguée. L'homme ne peut « la méconnaître sans se fuir lui-même, sans renier sa nature,

[1] Dans son *Histoire du droit français au moyen âge*, M. Charles Giraud, se plaçant surtout au point de vue du droit civil, arrive à la même conclusion par ces belles paroles : « Cette grande unité, vers laquelle l'humanité gravite sans cesse, était apparue à l'univers sous la protection des aigles romaines, mais c'était l'unité qui subjugue et non pas l'unité qui régénère... La fusion des peuples dans l'unité romaine n'était que superficielle. Le christianisme permit aux nations de se reconstituer sous la sauvegarde d'une religieuse et sainte unité, née de leur intérêt collectif et de la protection d'un Dieu commun. C'était l'unité réparatrice et vivifiante, après laquelle soupirait ce monde misérable, ruiné par les folies, les erreurs et les crimes de l'administration romaine. (T. I, p. 303, 304.)

« et par cela seul, sans subir les plus dures expiations, eût-il « évité d'ailleurs tout ce qu'on appelle châtiment et sup- « plice[1]. »

Ce sont là sans doute de hautes pensées, d'éloquentes paroles; mais qu'il y a loin de cette vérité philosophique et abstraite, que comprenaient seulement quelques âmes d'élite, à cette communauté de croyance, de morale et de culte qui forme, suivant saint Augustin, le lien pratique et populaire des nations chrétiennes!

« Il y a, » dit-il, « une cité dont le ciel est la patrie, mais « qui, dans son passage sur la terre, appelle à soi des citoyens « tirés de tous les peuples, appartenant à toutes les langues, « pour en composer une société cosmopolite (*peregrinam societatem*), sans se mettre en peine des différences qui se re- « marquent dans les mœurs, dans les institutions, dans les lois « par lesquelles se fonde ou se conserve la paix d'ici-bas; se « gardant bien de les briser ou de les détruire; prenant soin, « au contraire, de les maintenir et de les respecter; car cette « diversité d'institutions des différents peuples doit être ra- « menée à une seule et même fin, qui est de leur procurer à « tous la paix dans le culte du même Dieu, un et véritable[2]. »

[1] Est quidem vera lex, recta ratio, naturæ congruens, diffusa in omnes, constans, sempiterna; quæ vocet ad officium jubendo, vetando à fraude deterreat; quæ tamen neque probos frustrà jubet aut vetát, nec improbos jubendo aut vetando movet. Huic legi nec obrogari fas est, neque derogari ex hâc aliquid potest, neque tota abrogari potest: nec verò, aut per senatum, aut per populum, solvi hâc lege possumus: neque est quærendus explanator aut interpres ejus alius. Nec erit alia lex Romæ, alia Athenis; alia nunc, alia posthàc; sed et omnes gentes, et omni tempore, una lex et sempiterna et immutabilis continebit; unusque erit communis quasi magister et imperator omnium Deus, ille legis hujus inventor, disceptator, lator; cui qui non parebit, ipse se fugiet, ac naturam hominis aspernatus, hoc ipso luet maximas pœnas, etiamsi cætera supplicia, quæ putantur, effugerit. (*De republicâ*, lib. 3, c. 17.)

[2] Hæc ergo cœlestis civitas, dùm peregrinatur in terrâ, ex omnibus gentibus cives evocat, atque in omnibus linguis peregrinam colligit societatem; non curans quidquid in moribus, legibus, institutisque diversum est, quibus pax terrena vel conquiritur, vel tenetur; nihil horum rescindens, nec destruens; imò etiam servans ac sequens; quod licet diversum sit in diversis nationibus, ad unum tamen eumdemque finem terrenæ pacis intenditur;

Et, comme pour tout résumer en un mot, saint Augustin invente ici l'expression de « république chrétienne », en s'appliquant à démontrer que la société des chrétiens répond exactement à l'idée que Cicéron a donnée de la « république », c'est-à-dire de « la chose publique », lorsqu'il l'a définie « la « chose du peuple », ou « le bien du peuple » (*res populi*)[1].

La civilisation chrétienne comparée à la civilisation antique.

Ce n'est donc pas sans raison que le savant auteur du *Tableau de l'éloquence chrétienne au* IV[e] *siècle*, trouve, dans les ouvrages de l'évêque d'Hippone, « l'annonce de ce nouveau droit « des gens, introduit dans le monde avec le christianisme[2], » et qui, suivant M. Troplong, « est comme le progrès final par « lequel l'humanité a été mise en possession des principes de « la vraie civilisation universelle[3] ».

Cette influence du dogme religieux sur les relations mutuelles des peuples avait déjà été remarquée par les publicistes dont la plume ou la parole ont le plus contribué, depuis un siècle, à développer les améliorations sociales dont la vérité chrétienne est la source.

« Nous devons au christianisme », dit Montesquieu, « et « dans le gouvernement, un certain droit politique, et dans la « guerre un certain droit des gens, que la nature humaine ne « saurait assez reconnaître[4]. »

Wilberforce marquait encore davantage ce caractère civilisateur de la foi chrétienne.

si religionem, quâ unus summus et verus Deus colendus est, non impedit. (*De civitate Dei*, lib. 19, c. 17.)

[1] La phrase de saint Augustin ne peut se comprendre qu'en la rapprochant de celle de Cicéron dont « l'idée philosophique » se trouve ainsi complétée par « l'idée chrétienne » : Cicéron avait dit : *Populi* esse *rem* volumus *rempublicam.* » (*De republicâ*, l. 3, c. 23.) Saint Augustin ajoute : « Vera autem justitia non est nisi in eâ republicâ cujus conditor rectorque Christus est, si et ipsam *rempublicam* placet dicere, quoniam eam *rem populi* esse negare non possumus. » (*De civitate Dei*, lib. 2, c. 21.)

[2] M. Villemain, *Tableau de l'éloquence chrétienne*, p. 474.

[3] *De l'influence du christianisme sur le droit civil des Romains*, p. 91.

[4] *Esprit des lois*, liv. 24, ch. 3.

« Pour les peuples anciens, appuyés sur des croyances « fausses et périssables, la civilisation », s'écriait-il, « était « toute dans « le passé », et n'avait pas « d'avenir » ; mais pour « nous, sectateurs de la vérité, notre civilisation, c'est un pro- « grès continuel vers le plus haut degré de lumière, de justice « et d'humanité [1]. »

Mais ici une réflexion douloureuse se présente à l'esprit. Ce principe chrétien, qui devait servir de base à la civilisation moderne, n'a pas sauvegardé celle de l'ancien monde. Ce lien si fort, qui devait rapprocher l'une de l'autre des nations indépendantes, a été impuissant à maintenir en un seul corps tant de peuples déjà réunis par le lien de la cité. C'est à Bossuet et à Montesquieu qu'il appartient de nous expliquer les causes de la « décadence de l'empire romain », comme ils nous ont raconté l'histoire de sa « grandeur ». Quant à nous, adorons les décrets de la Providence, qui a voulu, pour ainsi dire, recréer un monde nouveau, dans lequel une civilisation nouvelle aurait à naître, à se développer et à grandir sous l'influence du principe chrétien, au lieu de rajeunir par la foi ce vieux monde qui avait eu si longtemps pour bases le polythéisme et l'esclavage [2]. Il n'entrait pas apparemment dans les desseins de Dieu que l'amphithéâtre, arrosé du sang des martyrs, restât debout dans la Rome chrétienne : la croix devait se planter sur des ruines, qu'elle n'avait pas faites, mais qu'elle a restaurées.

Avant de reprendre à son berceau l'histoire du monde renaissant, continuons à marquer les différences qui vont le distinguer du monde romain.

La politique de Rome était insatiable de domination et de conquêtes; son droit des gens, c'était d'anéantir toutes les nationalités étrangères, pour les fondre et les incorporer dans la sienne.

[1] Cité par M. Villemain, *Discours préliminaires sur les* Livres de la république *de Cicéron*, p. 18.

[2] La société politique était en dissolution, et la mission du christianisme n'était pas d'empêcher sa ruine. (*Histoire du droit français au moyen âge*, t. I, p. 300.)

La politique chrétienne est d'affaiblir ou de combattre quiconque aspire à la domination universelle : le droit des gens de l'Évangile est de respecter l'indépendance des peuples, et d'asseoir la paix sur leur équilibre.

Un autre caractère de la civilisation moderne, c'est la part plus grande faite aux intérêts du commerce, et notamment du commerce maritime qui, dans la politique romaine, étaient mis bien au-dessous de cette ambition qui consiste à dominer et à conquérir.

On s'étonne de voir ce que Cicéron (au second livre de sa *République*) consume d'éloquence pour parer des fleurs du plus beau langage cette vieille « maxime des aïeux », que la culture des champs et le maniement des armes constituent la force d'un peuple, tandis que le soin du commerce, l'habitude de la navigation lointaine, et jusqu'au voisinage seul de la mer, énervent le patriotisme, amollissent le courage, sont pour les citoyens une source de vices, pour l'État une cause de faiblesse et de décadence [1].

Aussi, l'un des éloges qu'il décerne à la sagesse prévoyante de Romulus, est d'avoir placé à quelque distance du rivage la ville qu'il destinait à l'éternité et à l'empire. (*Neque enim ad mare admovit, quod ei fuit.... facillimum.... sed hic vir excellenti providentiâ sensit ac vidit* « *non esse opportunissimos situs* « *maritimos urbibus eis quæ ad spem diuturnitatis conderentur* « *atque imperii* [2]. »)

Nous avons fait remarquer, d'après Montesquieu, l'esprit tout contraire dont se montrèrent animés les empereurs chrétiens de Constantinople.

En choisissant, pour y construire sa ville impériale, le plus beau port du monde, Constantin avait donné comme un démenti formel à la théorie de Cicéron. Il avait brisé avec la politique continentale des Latins, pour reprendre les errements maritimes des anciens Grecs.

Après avoir fait pendant plusieurs siècles la splendeur de

[1] *De republicâ*, lib. 2, c. 3 et 4, *passim.*
[2] *De republicâ*, lib. 2, c. 3.

ce nouvel empire, le commerce des deux mers a retardé sa chute et protégé son déclin.

Et, ce qui marquera mieux encore la révolution qui s'est opérée dans les esprits, l'Italie elle-même ne parviendra à recomposer pour l'avenir quelques éléments de richesse et de puissance que lorsque, tournant ses regards vers les mers qui l'entourent, elle renouera ses relations commerciales avec ce qui reste de l'empire romain dans l'Orient.

L'ancien droit romain s'élargit et se transforme.

Serait-il donc vrai que la civilisation moderne n'eût rien gardé de cette civilisation antique dont elle occupe la place dans le monde?

Rome n'avait pas pratiqué seulement l'art de vaincre, elle avait aussi cultivé la science des lois. Le dépôt de cette science, accru de siècle en siècle par les méditations des sages, s'était transmis fidèlement depuis les rois jusqu'aux empereurs. Les plus illustres familles veillaient à sa garde, et partageaient leur noble vie entre le commandement des armées, et « l'ex-« planation » des lois; car « il n'y a pas d'occupation plus « royale, » dit Cicéron, « que la recherche des règles de l'é-« quité[1]. » Mais ce fut surtout lorsque les peuples vaincus se reposèrent dans une soumission silencieuse, que l'effort du génie romain, s'appliquant à l'étude de la justice, comme au moyen le plus sûr de maintenir la paix dans un si vaste empire, conduisit cette science jusqu'à ses derniers progrès. Jamais elle n'eut pour se développer un plus grand théâtre que cette juridiction suprême où ressortissaient les causes, publiques ou privées, de l'univers.

Les interprètes des lois furent dignes de cette mission sainte, car plusieurs payèrent de leur tête leur zèle ardent pour la justice : et le corps de droit, qui se compose de leurs écrits, justifie cet éloge de Bossuet « qu'on ne voit nulle part

[1] Nihil esse tam regale quam explanationem æquitatis. (*De republicâ*, lib. 5, c. 2.)

une plus belle explication des principes de l'équité naturelle » [1].

Il faut pourtant distinguer dans le droit romain deux principes ou deux âges. L'un est celui du vieil esprit romain, exclusif, impérieux, despotique, tendant à concentrer, dans un cercle étroit, les affections de la nature comme celles de la patrie; façonnant la famille à l'image de l'État; faisant partout, de l'obéissance absolue, le dur apprentissage de la liberté; et pour rehausser, aux yeux des « citoyens de Rome », la valeur de ce titre, créant à leur profit des privilèges jusque dans les contrats les plus ordinaires de la vie civile [2]. Mais il est de la nature du « privilége » de rester le partage d'un petit nombre. A mesure qu'il se communique, il s'énerve. L'extension progressive du droit de cité eut pour résultat d'amoindrir, dans le droit civil, la prééminence des vieilles maximes nationales des Romains, et d'y faire pénétrer, dans une certaine mesure, les principes du droit universel, de celui que les jurisconsultes appelaient « le droit des nations » ou « le droit des gens » (*jus gentium*). Déjà, il est vrai, ce mélange des deux droits avait été préparé, à l'avance, par une institution pleine de sagesse et qui montre combien les Romains s'entendaient dans l'art de gouverner, cet art difficile dont tout le secret consiste à tempérer, par des concessions équitables, la rigueur des lois? L'édit du préteur était, à la loi pure, ce qu'est l'équité à la justice; et, par ces adoucissements apportés à l'inflexible droit civil, il disposait les mœurs et les esprits à accepter plus tard la révolution qui devait s'accomplir lorsque, la cité romaine s'étendant à tous les

[1] Bossuet, *Histoire universelle.* Robertson à son tour définit la jurisprudence romaine « le plus sublime monument de la sagesse de ce grand peuple, formé pour subjuguer et pour commander le monde ». (*Introduction à l'histoire de Charles-Quint.*)

[2] Dans l'ordre civil comme dans l'État, a dit M. Troplong, Rome ne vise qu'à former des citoyens, et plus elle accorde de priviléges et de grandeur à ce titre éminent, plus elle exige de celui qui le porte de sacrifices à la patrie, voulant qu'il abdique, pour l'intérêt public, ses affections, ses volontés et jusqu'à sa raison intime. (*De l'influence du christianisme sur le droit civil des Romains*, c. 3, p. 20.)

peuples conquis, le droit commun, ainsi qu'il arrive toujours, finirait par absorber le privilége.

M. de Savigny fait remarquer comment les écrits des grands jurisconsultes et les constitutions des empereurs chrétiens marquent des phases successives et distinctes dans cette transformation de l'ancien droit.

« Le droit, dit-il, s'était tellement éloigné de sa forme pri-« mitive, qu'il fallait un grand art pour réduire cette multi-« tude de sources diverses aux résultats simples et faciles, « nécessaires dans la pratique. Le préteur et les juges ne pou-« vant plus puiser directement aux sources, étaient forcés de « s'appuyer sur les travaux des jurisconsultes. Une grande « ardeur pour la science, se réveillant au sein de la nation, « répondit merveilleusement à ce besoin... Du temps de la « République l'éloquence et l'étude des lois menaient, aussi « sûrement que les armes, à la faveur du peuple et à la gloire. « L'éloquence, le premier des arts de la paix aux jours de la « liberté, vit tomber, avec elle, son honneur, sa force, sa puis-« sance. De toutes les parties de la vie publique, le droit civil « était celle où la vieille Rome se retrouvait davantage. Tout « se réunit donc pour élever la jurisprudence à cette hauteur « où nous la voyons au IIe et au IIIe siècle, hauteur qu'elle « n'atteignit jamais chez aucun peuple ni dans aucun temps. « Mais cette supériorité isolée ne put se maintenir au milieu « de la décadence universelle. Les écrits des fameux juris-« consultes du siècle de Caracalla et d'Alexandre furent presque « les derniers, et cette circonstance jointe à leur mérite dut « leur assurer une autorité sans partage [1]. »

Mais cette transformation intérieure et savante, par laquelle le droit romain travaillait à se mettre subtilement d'accord avec lui-même, fit place, sous les empereurs chrétiens, à un autre travail qui, partant du dehors, tendait, au contraire, à introduire, dans les principes de l'ancien droit, des innovations plus simples mais plus profondes.

[1] *Histoire du droit romain au moyen âge*, t. I, c. 1, § 2.

Nées des opinions et des besoins nouveaux que le christianisme avait développés dans les esprits et dans les mœurs, ces nouvelles règles de droit ne présentaient ni subtilité ni embarras. On pouvait facilement les comprendre et les mettre en œuvre. Suivant la remarque judicieuse de M. de Savigny, « les Constitutions impériales, que l'on accuse quelquefois « d'avoir bouleversé l'ancien droit, n'étaient que l'expression « raisonnable des changements qui s'étaient introduits, d'eux-« mêmes, sans l'intervention du législateur »[1]. Mais en perdant ainsi quelque chose de leur caractère national et de leur physionomie primitive, les lois romaines n'en devenaient que plus propres à l'usage auquel elles devaient bientôt servir, puisqu'elles s'adaptaient mieux aux besoins d'une civilisation renaissante. Les barbares n'auraient pu comprendre les définitions subtiles du « droit quiritaire », mais ces esprits grossiers admiraient le bon sens pratique et la sagesse qui se faisaient sentir dans les « réponses des prudents » comme dans les constitutions des empereurs chrétiens.

C'est précisément ce qui nous explique pourquoi les monuments primitifs du droit romain, après avoir jeté tant d'éclat dans les premiers siècles de notre ère, ont pu disparaître et périr, quoiqu'il soit maintenant bien établi que le droit romain n'a jamais cessé d'être appliqué, au moins partiellement, chez les différents peuples dont se compose aujourd'hui la grande famille de la chrétienté européenne. Mais chacun d'eux n'avait, d'abord, gardé de ce droit que ce qui lui paraissait le mieux convenir aux besoins de ces sociétés mi-parties de Romains et de barbares. L'empire d'Orient lui-même s'était conformé à cet exemple, en marquant au coin de sa civilisation grecque et chrétienne les savants recueils de textes latins qui nous ont conservé, dans un ordre méthodique, tant de précieux fragments d'incomparables écrits.

Pour ceux qui cherchent dans le droit romain le vaste et harmonieux ensemble de lois et d'institutions civiles qui se

[1] *Histoire du droit romain au moyen âge*, t. I, c. 1, § 5.

liait intimement aux institutions politiques et sociales du peuple fait pour commander au monde, il ne faut pas s'arrêter aux siècles dont nous nous occupons ici; il faut passer, de la chute de Rome, à ce moment glorieux où la renaissance des fortes études permit à Cujas de recomposer presque de toutes pièces ce magnifique édifice.

Mais rien ne prouve mieux l'immense renommée de justice que le droit romain avait conquise chez tous les peuples, sujets de Rome ou barbares, que de voir comment les fragments de ce droit décomposé, altéré, transformé de mille manières, servirent partout de base aux droits divers qui se reconstituaient, sous l'empire de croyances, de mœurs et d'institutions nouvelles; comment on invoquait tour à tour la loi romaine dans le droit civil, dans le droit public, dans le droit ecclésiastique, et jusque dans le « droit international » dès qu'il commença à apparaître quelque chose qui pût porter ce nom.

C'est ainsi qu'on fit sortir, de quelques textes bien ou mal compris du droit romain, les premiers principes que nous trouvons répandus en Europe, sous forme de coutumes, au sujet de la police des mers. Et plus tard, lorsque des discussions savantes s'établiront sur la liberté de la navigation et du commerce maritime, ce sera encore le droit romain qui fournira les armes avec lesquelles se combattront Grotius et Selden.

Mais, pour revenir au moyen âge, arrêtons-nous un instant à le considérer, avec M. de Savigny, sous un aspect qui n'avait guère été aperçu jusqu'à nos jours.

Le christianisme et la loi romaine aux prises avec la barbarie.

Sans nous laisser prendre aux illusions naïves de quelques écrivains du temps, qui nous dépeignent, comme une sorte de retour à l'âge d'or, la domination des Goths ou des Lombards[1], il est impossible aujourd'hui de ne pas reconnaître que ces

[1] Erat sanè hoc admirabile in regno Longobardorum : nulla erat violentia, nullæ struebantur insidiæ. Nemo aliquem injustè angariabat, nemo spoliabat; non erant furta, non latrocinia, etc. (*Paul Diac.*, lib. 3, c. 16, § 15.)

invasions, de si effroyable mémoire, ont présenté cependant certains caractères de modération dans la conquête, que l'on ne retrouve pas toujours dans la conduite des anciens Romains vis-à-vis des peuples vaincus par leurs armes.

Saint Augustin, s'adressant aux témoins oculaires du sac de Rome par Alaric, ne craint pas de signaler, parmi les horreurs de cette catastrophe, des traits de clémence et d'humanité dont il fait honneur au sentiment chrétien, qui adoucissait déjà la férocité native des barbares, et semblait inaugurer comme un nouveau droit des gens sur les ruines mêmes du Capitole [1].

Il en est des peuples comme des particuliers. Ils jugent de leur condition présente par comparaison avec celle qui l'a précédée. Depuis Commode, tous les fléaux qu'a pu inventer la colère divine pour punir les crimes de l'humanité, avaient accablé, presque sans relâche, les malheureux habitants des provinces romaines; non-seulement leurs libertés et leurs biens, mais leurs vies mêmes étaient à la merci de l'avarice ou de la cruauté de leurs tyrans; les guerres d'invasion se croisaient avec les guerres civiles : conquis et reconquis tour à tour, ne sachant à quel maître Romain ou barbare la fortune livrerait, chaque lendemain, leurs champs et leurs villes, ces restes épars du peuple-roi semblaient respirer quelque peu lorsqu'enfin ils tombaient au pouvoir d'un Bourguignon ou d'un Goth qui, mettant bas ses armes, leur demandait de s'asseoir à leur foyer, plutôt comme un « hôte » que comme un vainqueur [2]. On peut disputer sur la forme suivant laquelle

[1] Quidquid ergò vastationis, trucidationis, deprædationis, concremationis, afflictionis, in istâ recentissimâ romanâ clade commissum est, fecit hoc consuetudo bellorum. Quod autem novo more factum est, quòd, inusitatâ rerum facie, immanitas barbara tam mitis apparuit... hoc Christi nomini, hoc Christiano tempori tribuendum quisquis non videt, cæcus; quisquis videt nec laudat, ingratus; quisquis laudanti reluctatur insanus est. (*De civitate Dei*, lib. 1, c. 7.)

[2] Le Romain, par rapport au Bourguignon, s'appelle *hospes* et réciproquement. La propriété que le partage donnait au Bourguignon s'appelait *sors* et son droit *hospitalitas*. (De Savigny, *Histoire du droit romain au moyen âge*. t. I, p. 200.)

s'opéra ce partage, presque amiable quoiqu'il fût le résultat de la conquête [1]. Mais il est resté deux témoignages irréfragables de la modération des peuples barbares : les Romains conservèrent partout, et l'usage de leur langue, et la première des franchises civiles, celle d'être jugés suivant leurs lois [2].

Ces races, si différentes d'origine, vécurent ainsi, d'abord, juxtaposées, sans se confondre. Le mélange ne s'opéra que lentement, et sous la double influence de la religion chrétienne et de la loi romaine. La première leur enseignait à tous qu'ils étaient frères; la seconde allait jusqu'à inspirer aux barbares une sorte de respect pour les institutions du peuple qu'ils avaient envahi. « Tout en demeurant les maîtres « du pays, dit M. Guizot, ils se trouvèrent pris, pour ainsi « parler, dans les filets de cette législation savante... ; le spec« tacle seul de la civilisation romaine exerçait sur leur ima« gination un puissant empire : vainqueurs, ils se sentaient « inférieurs aux vaincus, et tous les grands hommes de l'âge « de la conquête, les Alaric, les Ataulphe, les Théodoric, et « tant d'autres, en détruisant et foulant aux pieds la société « romaine, faisaient tous leurs efforts pour l'imiter [3]. »

La société nouvelle qui sortit de ce mélange devait porter l'empreinte de sa double origine. L'élément romain domina dans ses lois; l'élément germain, dans ses institutions politiques.

Là où le gros de la nation se trouva composé de « citoyens » ou de « municipes » de Rome, le droit romain finit par régner sans partage ; dans les autres provinces, les coutumes du Nord prévalurent, et cependant le droit romain y servait encore de supplément à tous les autres.

[1] Ces partages, dit Montesquieu, ne furent pas faits par un esprit tyrannique, mais dans l'idée de subvenir aux besoins mutuels des deux peuples qui devaient habiter le même pays. (*Esprit des lois*, liv. 30, c. 9.)

[2] Pour se convaincre que l'anéantissement de la nation vaincue ne fut ni le but ni le résultat de la conquête, il suffit d'observer que l'élément romain domine dans les nouvelles langues formées peu à peu par le mélange des deux nations et qu'enfin les Romains conservèrent la jouissance de leurs droits civils. (M. de Savigny, t. I, p. 196.)

[3] *Histoire de la civilisation*, t. I, p. 386 et suiv.

Institutions politiques.

Quant aux institutions politiques, la révolution fut profonde et complète. La politique romaine avait eu pour résultat d'anéantir toutes les distinctions de nationalités, pour ne laisser subsister dans le monde qu'un seul peuple, une seule patrie, un seul gouvernement, réduit lui-même à la volonté omnipotente d'un maître unique. Ce principe comprimait toutes les forces actives de l'univers. Mais le mouvement désordonné d'expansion qui éclata à la chute de l'empire, produisit un résultat tout contraire; c'est à savoir un tel fractionnement du pouvoir souverain, et des nationalités tellement multiples et si faibles, qu'il n'y avait plus, à proprement parler, en Europe, ni corps de nation, ni souveraineté réelle, nulle part. L'établissement d'un droit des gens fut donc, pour longtemps encore, impossible; non plus, parce qu'il manquait de peuples indépendants, mais parce qu'il y en avait trop à la fois, dont chacun, sentant son inconsistance et sa faiblesse, ne songeait qu'à se défendre ou à s'agrandir par la guerre et non à s'organiser par la paix[1].

Telle est la vraie raison pour laquelle ce chapitre qui comprend une Époque toute entière sera si court, car nous n'avons, pour ainsi dire, qu'à constater l'absence de matière pour le sujet dont nous nous occupons dans cet ouvrage.

Il y eut cependant, au moyen âge, un règne où le génie d'un grand souverain, devançant les siècles, rassembla quelques-uns de ces éléments épars et désunis pour en former un corps d'empire.

Charlemagne et la papauté.

Ce qui frappe tout d'abord, dans l'œuvre de Charlemagne,

[1] Il n'y a rien au monde de si contradictoire que le plan des Romains et celui des Barbares. Pour n'en dire qu'un mot, le premier était l'ouvrage de la force, l'autre de la faiblesse : dans l'un, la sujétion était extrême, dans l'autre l'indépendance. (Montesquieu, *Grandeur et décadence des Romains*, ch. 6.)

c'est qu'à peine de sa main puissante il a donné la vie à un grand État, aussitôt une sorte de droit des gens commence à paraître; des relations politiques et maritimes s'établissent entre les peuples de l'Orient et le nouvel empereur; on assure aux Francs des garanties sur ces plages lointaines, où leur nom, jusque-là, semblait inconnu.

Mais c'est surtout en faisant pénétrer dans la société européenne quelques grands principes de force et d'unité, que Charlemagne a mérité un titre plus glorieux que celui de conquérant, le titre de « fondateur », ou du moins de « précurseur » de la civilisation moderne.

Son génie chrétien lui fit comprendre qu'à un état de société dont toutes les forces actives, tous les instincts étaient portés vers la guerre, il fallait un contre-poids dans le principe de paix et d'autorité dont l'Église est dépositaire.

Il ne craignit donc pas, en assurant l'indépendance temporelle de la papauté, de lui demander, en quelque sorte, la consécration de ce titre « d'empereur d'Occident » qu'il allait restaurer avec gloire.

Nous avons vu, jusque dans l'antiquité païenne, les seules institutions du droit des gens qui aient eu quelque durée chez les Romains ou chez les Grecs, se rattacher à un principe religieux.

Le conseil amphictyonique avait pour mission de défendre les priviléges du temple de Delphes.

Le droit fécial avait pour gardien et pour interprète un collége de pontifes.

Qui pourrait donc s'étonner que Charlemagne ait cherché, pour la grande société chrétienne, un appui dans la majesté du siége de Rome, qui fut si longtemps, au moyen âge, la seule puissance incontestée de l'Europe?

Je n'ai pas à faire ici l'histoire du pouvoir temporel des papes; mais mon sujet m'avertit de ne pas passer sous silence une des causes qui, de l'avis de tous les publicistes modernes, ont le plus influé sur la première constitution du droit international dans la chrétienté.

C'était assurément chose nouvelle et inouïe dans les fastes du monde, qu'une Puissance qui n'était l'organe d'aucun peuple en particulier, ne représentait aucun corps de nation, n'avait le plus souvent à sa disposition aucune armée, et dont la voix cependant était partout écoutée, dont l'autorité servait, tour à tour, de refuge à la faiblesse des petits, et de frein à l'ambition des grands et des forts.

Nous avons cité le passage où Cicéron faisait du sénat romain ce fastueux éloge, qu'il était « le port et le refuge des « nations et des rois [1] ». Mais derrière cette justice politique si vantée, Montesquieu nous montre les légions de Rome attendant, comme une proie certaine, tous ces peuples et tous ces rois dont le sénat s'était donné mission de vider les querelles, et qu'il accoutumait ainsi peu à peu à subir le joug, pour les fondre tôt ou tard dans la grande nationalité romaine. Aussi voyons-nous qu'après quelques siècles, tout avait disparu, et les clients couronnés du sénat, et le sénat lui-même. Il ne restait plus, dans l'univers romain, que des sujets obéissant à un maître.

La Rome pontificale du moyen âge était redevenue, pour un temps, comme un tribunal auguste que les peuples de la chrétienté invoquaient souvent pour arbitre dans la paix et dans la guerre. Mais sur ce tribunal ne siégeaient ni des chefs d'armée ni des fondateurs d'empire. Son autorité n'était pas, comme celle du sénat, une menace permanente pour l'indépendance des autres peuples : elle ne travaillait guère à agrandir l'étroit patrimoine de la papauté, suffisant à peine pour garantir sa propre indépendance, si elle n'y avait joint son auguste et saint caractère. C'est à maintenir, ou plutôt à fonder un équilibre durable entre de puissants États que fut employée cette autorité qui, seule, au moyen âge, pouvait empêcher l'Europe de retomber sous le despotisme d'une épée musulmane ou chrétienne [2].

[1] *De officiis*, lib. 2, c. 8. (Voir ci-dessus page 168.)

[2] Le courage que les papes montrèrent pour défendre les populations opprimées, leur mérita la confiance de l'Occident et fut l'origine d'un pouvoir

La réforme, en brisant l'unité de foi, a pu faire oublier quelque part ce que cette puissante intervention morale de la papauté a produit si longtemps de fruits salutaires ; mais le concert européen qui la remplace aujourd'hui n'est-il pas, en grande partie, son ouvrage? Reportons-nous par la pensée à cette époque où les liens sociaux n'étaient encore formés nulle part; où, pour échapper à la violence, on voyait des hommes libres se réfugier en foule dans « le servage » ; où la propriété du sol était si précaire, que pour procurer à la terre un protecteur, on l'inféodait à un maître; où le pouvoir lui-même ne se trouvait pas mieux assis sur ses bases, mais était sans cesse divisé, morcelé, contesté, et par cela même impuissant et mobile, chaque fraction de la souveraineté tendant à se séparer de son centre, à s'isoler dans sa faiblesse, et ne songeant qu'à s'arroger des droits et à s'affranchir de ses devoirs. Quel contraste devait offrir avec cet état de morcellement et d'anarchie le grand spectacle de l'unité catholique, qui tantôt rassemblait de tous les points de l'Europe des évêques convoqués en concile pour traiter des questions de morale, de discipline ou de foi; tantôt s'exprimait par l'organe du pontife de Rome, ce représentant vénéré de la catholicité toute entière, ce centre de la foi, ce gardien fidèle des saints canons, qui continuait l'autorité des conciles même en leur absence. Il était impossible que cette autorité, à qui appartenait, par sa mission, le règlement des cas de conscience dans le for intérieur, à qui étaient échus, par la force des circonstances et par le privilége du savoir, le dépôt et l'interprétation du droit civil

temporel qui existait déjà de fait quand il fut reconnu par les rois. (M. Ch. Giraud, *Du droit français au moyen âge*, t. I, p. 303.)

On peut avec raison regarder l'influence immense de l'autorité papale à cette époque comme un bienfait pour l'humanité : elle sauva l'Europe de la barbarie et devint le seul refuge contre l'oppression féodale. (Wheaton, *Progrès du droit des gens*, 1853, t. I, p. 30.)

Dans le moyen âge, où il n'y avait point d'ordre social, elle seule (la papauté) sauva peut-être l'Europe d'une entière barbarie; elle créa des rapports entre les nations les plus éloignées; elle fut un centre commun pour les États isolés. (Ancillon, *Tableau des révolutions de l'Europe*, t. I, p. 79, 80.)

des Romains, ne fût pas aussi quelquefois appelée à se prononcer sur ces questions de « justice externe » et d'humanité qui forment la base première du droit des gens.

C'est ainsi que les décisions des conciles et les décrétales des papes ont pu fournir, dans l'origine, quelques éléments à la science diplomatique, et qu'avant les jurisconsultes du droit international, ont paru les canonistes, dont Grotius suspecte l'érudition lorsqu'il s'agit d'expliquer des textes d'Ulpien ou de Gaïus, mais dont il proclame la droiture et l'équité lorsqu'il s'agit de suivre les lumières de la saine raison et d'appliquer les préceptes de l'Évangile, les tenant quelquefois pour mauvais interprètes du passé, mais en même temps pour bons législateurs de l'avenir[1].

Mais nous n'avons pas encore à nous occuper des règles écrites concernant les nouveaux rapports qui, sous l'influence des idées chrétiennes, devaient s'établir entre les peuples.

Il nous faut d'abord étudier, dans l'époque suivante, quelles causes ont favorisé la formation, en Europe, d'États maritimes jouissant d'assez d'indépendance pour avoir et pour exercer des droits.

[1] His quoque temporum suorum infelicitas impedimento sæpè fuit quominùs rectè leges illas intelligerent, satis sollertes alioquì ad indagandam æqui bonique naturam : quo factum ut sæpè optimi sint condendi juris auctores etiàm tunc cùm conditi juris mali sunt interpretes. (*De jure belli*, Prolegomena.)

TROISIÈME ÉPOQUE.

DEPUIS LES CROISADES JUSQU'À LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU MONDE.

(De l'an 1096 à l'an 1492.)

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE MARITIME PENDANT CETTE ÉPOQUE.

CHAPITRE Ier.

DES CROISADES ET DE LEUR INFLUENCE SUR LA NAVIGATION, LE COMMERCE ET LE DROIT MARITIME.

Pour savoir de quel esprit sont nées les croisades, nous n'avons plus besoin de nous reporter par la pensée aux siècles de Philippe-Auguste et de saint Louis. Il suffit de descendre en nous-mêmes et de nous rappeler ce que nous avons tous éprouvé, à une époque bien récente, quand se répandit en Europe cette fatale nouvelle : « On massacre les chrétiens de la Syrie. »

« Partons au secours de nos frères, » fut la réponse de la France catholique à ce cri d'alarme. Avant tout calcul, avant tout concert, l'expédition de Syrie était résolue par un élan spontané de la conscience du pays, sous l'influence d'un sentiment irrésistible d'humanité.

A ce mobile si puissant encore, même dans notre siècle où la foi semble affaiblie, venait se joindre, chez nos pères, le besoin impérieux de préserver l'Europe des envahissements d'un ennemi, alors au comble de l'orgueil et de la puissance, et contre qui l'empire grec de Constantinople n'était déjà plus pour la chrétienté qu'une croulante barrière.

L'objet principal de notre récit est, sans doute, de montrer

comment les croisades furent, soit l'occasion, soit la cause principale du progrès que firent, au moyen âge, la navigation et le commerce maritimes des Européens.

Mais avant de nous arrêter à ce résultat matériel, et puisque nous considérons ici l'histoire au point de vue plus élevé du droit et de la justice, nous remarquerons d'abord le progrès moral dont elles sont, à nos yeux, le signe évident.

Les croisades au point de vue du droit des gens.

Les grandes choses qui s'étaient accomplies dans les temps antiques avaient eu pour mobile l'ambition de la puissance, ou l'amour de la liberté, mais de la liberté considérée par rapport à la nationalité d'une ville, d'un peuple, d'un État. La Grèce est parvenue à la gloire en défendant sa propre indépendance. Les Romains ont poursuivi pendant plus de huit siècles la conquête du monde. Mais quel est, à la naissance d'une civilisation nouvelle, le mouvement général qui s'empare des esprits, qui impose silence à la voix des intérêts, qui fait prendre les armes, dans un but commun, à tant de princes, de seigneurs, et de peuples différents de race, de condition, d'origine? C'est sans doute l'enthousiasme religieux qui exalte les courages, la voix de Rome qui entraîne les consciences; mais de quelle idée cette voix est-elle l'organe? d'une idée de droit, de devoir, de « liberté chrétienne », c'est-à-dire étendue au delà des limites d'une nationalité particulière.

Délivrer les saints lieux où tous les peuples chrétiens placent le berceau commun de leur foi, tirer de l'esclavage les fidèles dont la croyance et la vie sont en péril sous le cimeterre d'oppresseurs barbares; refouler enfin sur lui-même ce torrent qui, naguère, menaçait de détruire la chrétienté tout entière, et qui a ravi à son influence civilisatrice les trois quarts du monde connu. Tel est le sentiment profond exprimé par ce cri de guerre qui retentit d'un bout de l'Europe à l'autre : « Dieu le veut » (*Diex le volt*).

Dans une société ainsi faite, le droit des gens est devenu possible, puisqu'en dehors des intérêts de peuple et de pays,

la cause des faibles, les intérêts de l'humanité sont réputés quelque chose; et qu'on se passionne pour une idée généreuse, quand même il s'agit de tout braver pour elle : les éléments, les fléaux, les lointains voyages, les périls de toute nature et jusqu'aux conseils de la plus vulgaire prudence.

Nous devions signaler ce premier trait, car il marque profondément la différence entre l'ère chrétienne et celle qui l'a précédée.

C'est de haut qu'il faut envisager les grands événements de l'histoire. Quand nous entrons dans le détail des faits, nous y retrouvons malheureusement à chaque pas la triste influence des passions, et, au moment où notre cœur se dilate en admirant des actes héroïques de courage ou de vertu, un sentiment tout contraire l'oppresse à la vue des plus déplorables excès. Mais d'où vient qu'à certaines époques ce contraste nous frappe et nous afflige davantage? N'est-ce pas précisément parce que nous espérions avec bonheur pouvoir constater, à ces époques, un progrès dans la morale universelle de l'humanité? Là où ne se présentent pas des vertus éclatantes, il semble qu'il y ait une sorte d'uniformité moins choquante dans la corruption et dans le vice, dont une nation tout entière se trouve atteinte; mais lorsque nous voyons presque une moitié de l'univers entraînée par un religieux élan, et prête à tout sacrifier pour ce qu'on lui représente comme un devoir sacré, notre esprit s'indigne à l'idée que les calculs intéressés, les divisions, les haines ont pu se mêler à de si généreux projets, et les faire aboutir souvent aux plus déplorables catastrophes.

Malgré tant d'illustres mécomptes, tant d'héroïsme qui semble perdu dans des entreprises sans succès, n'est-il donc resté des croisades aucun résultat dont la civilisation et l'humanité puissent s'applaudir?

Parce qu'elles n'ont pas atteint, sous la forme espérée par les vaines prévisions des hommes, le but religieux qui avait enflammé les cœurs, peut-on dire que « les guerres saintes » soient demeurées stériles? N'est-ce pas alors que les peuples

de l'Orient ont appris à connaître et à respecter la valeur des héros chrétiens, et ont pu mesurer ce que l'Europe avait de ressources et de courage pour attaquer ou pour se défendre? N'est-ce pas aussi à cette école de la guerre sainte qu'ont commencé à se former, entre les nations diverses de la chrétienté, ces liens de confraternité que ni les luttes internationales, ni les divisions religieuses elles-mêmes n'ont pu détruire, et qui, à chaque occasion solennelle, ramènent, plus ou moins facilement, entre elles un accord, d'où sont sortis, d'où sortiront encore à l'avenir tous les progrès du droit des gens?

Les sacrifices faits au profit d'une noble cause, et sous l'empire d'une conviction dominante et profonde, ne sont donc pas de ceux qui épuisent la force des nations. A considérer ces multitudes innombrables de chevaliers, d'hommes d'armes, de pèlerins, voire même de femmes et d'enfants, enrôlés sous la bannière de la croix, et dont l'Europe ne revit, après chaque expédition, que de faibles restes, ne semble-t-il pas que la chrétienté aurait dû se trouver, à la longue, appauvrie de sang et de trésors? Et cependant, à la fin des croisades, on la voit plus forte et plus puissante que jamais.

La France, qui s'était mise à la tête de ce mouvement européen, fut aussi la première à en recueillir des fruits inespérés, par l'affermissement du pouvoir de ses rois, et par le rapprochement qui, dans cette communauté de périls, de bravoure et de gloire, s'opéra de lui-même entre les habitants de tant de provinces divisées, jusques alors, par des barrières qu'il fallait abaisser pour former la grande nationalité française [1].

Première croisade. — Royaume chrétien de Jérusalem.

Chose étrange! la première croisade est la seule qui ait atteint le but religieux que se proposaient ceux qui l'entreprirent, et cependant, à en juger par l'apparence, dans aucune autre

[1] Les liens de la patrie se raffermirent davantage encore parmi les guerriers qui allaient combattre dans des contrées lointaines : les Français, dispersés dans leur propre pays sous plusieurs dominations, étaient plus rapprochés entre eux, étaient plus portés à s'unir sous le ciel étranger de la Syrie et de l'Égypte. (Michaud, *Histoire des croisades*, t. VI, p. 185 et 29.)

on n'eut à vaincre de plus insurmontables difficultés. Ce fut par la voie de terre que les compagnons de Godefroy, aussi bien que les masses de pèlerins qui les avaient précédés, se dirigèrent vers la Palestine. Ils n'avaient ni vaisseaux pour recueillir leurs débris en cas de défaite, ni approvisionnements disposés sur la route pour les nourrir. Aucun souverain des grands États de l'Europe n'était à leur tête. Les républiques marchandes de la Méditerranée, tempérant leur zèle par leur intérêt, voyaient avec ombrage une expédition qui pouvait compromettre leurs relations avec l'Orient, source principale de leur richesse et de leur puissance. Mais l'enthousiasme religieux était dans son premier élan. Les prédications d'un pauvre moine avaient électrisé toutes les âmes, au récit de souffrances dont il était non-seulement le narrateur mais le témoin; et le grandiose de l'entreprise, le prestige de ces régions inconnues de presque tous les croisés, mais chères à leur foi encore si simple et si vive, avait communiqué à tous les courages une force devant laquelle les Sarrasins durent céder. Le saint sépulcre fut reconquis sur les infidèles, et le chef de ces pieux chevaliers, Godefroy de Bouillon, fonda le royaume chrétien de Jérusalem (an 1099).

Si les villes maritimes de l'Italie avaient hésité à courir les chances d'une expédition hasardeuse, elles surent bientôt se mettre en mesure de recueillir les avantages que le succès des croisés semblait leur promettre.

Elles en espéraient pour elles-mêmes un double profit. D'abord, l'établissement des croisés en Terre-Sainte leur montrait la possibilité de fonder dans ces contrées, à mesure qu'elles redeviendraient chrétiennes, de véritables colonies militaires et marchandes, bien différentes de ces simples comptoirs, tolérés et précaires, qu'elles avaient obtenus jusqu'alors du bon plaisir des musulmans.

D'autre part, elles prévirent bien que, pour défendre ce nouveau royaume entouré d'ennemis acharnés, d'autres expéditions deviendraient nécessaires, et chacune d'elles s'apprêtait à faire payer le plus chèrement possible, aux futurs croi-

sés, la coopération de sa flotte et l'influence de son nom.

Les Pisans et les Génois furent les premiers qui mirent à prix leurs services, en offrant au roi de Jérusalem de l'aider à conquérir les villes maritimes de la Syrie, à condition qu'on leur abandonnerait le tiers du butin, et la possession d'un quartier séparé dans chacune de ces villes. C'est moyennant ce concours que les croisés commencèrent à consolider leur établissement en Terre-Sainte; ils s'emparèrent de ces places fortes du littoral qui leur servirent dans la suite de base d'opération, soit pour préparer des expéditions nouvelles en cas de succès, soit pour se défendre en cas de revers. Césarée, Ptolémaïs, Tripoli, Béryte, durent céder aux mouvements combinés de l'armée de Baudoin et de la flotte génoise, qui revint alors en Europe, chargée des dépouilles de l'Orient.

Les Vénitiens, arrivés plus tard avec de nombreux vaisseaux, pendant la captivité du roi Baudoin, continuèrent ces conquêtes; ils prirent au siége de Tyr une part considérable, dont ils auraient recueilli plus d'honneur, si avant de promettre leur appui, ils n'avaient pas stipulé dans un traité, trop empreint de l'esprit mercantile, tout le détail des gains qu'on leur promettait pour récompense. Le patriarche de Jérusalem s'obligeait expressément à faire ratifier ce traité par le roi, « si, par le vouloir de Dieu, disait-on, il peut sortir à quel- « ques fois de captivité [1]. »

Non-seulement les Vénitiens devaient jouir dans les villes conquises de tous les priviléges qui peuvent favoriser les opérations commerciales et maritimes, mais ils se faisaient attribuer, comme domaine absolu, « la tierce partie de ces villes « et de toutes les terres de leur dépendance », et ils assujettissaient le roi de Jérusalem à leur payer « comme debteur » un tribut de « 300 besans d'or ».

Satisfaites, pour le présent, de ces avantages, qui s'étendaient de proche en proche à toutes les villes de commerce soumises par les croisés, on ne voit pas que les puissances ma-

[1] Voir ce traité, p. 623, t. II de l'*Histoire des croisades*, par Michaud.

ritimes de l'Italie aient pris directement, depuis la fin du XIe siècle jusque vers la fin du XIIe, une part bien active aux croisades. Les commerçants de Venise et de Gênes, profitant à la fois de leurs conventions récentes avec les croisés et de leurs anciennes relations avec Constantinople, dont le commerce entier était dans leurs mains, laissaient aux marines naissantes des États de l'Occident et du Nord l'honneur de s'essayer dans ces expéditions religieuses et guerrières. C'est ainsi que dès la première croisade on vit aborder, à la fois, aux rivages de la Palestine, des marins et des guerriers partis des ports de la Frise, de la Norwége et du fond de la Baltique.

On a remarqué, non sans raison, que si dans les grands États de l'Europe, le souverain eût été dès lors en mesure d'équiper des flottes, de même qu'en convoquant ses vassaux il rassemblait une armée, jamais les Sarrasins de l'Orient n'eussent résisté au choc de tant de forces militaires appuyées sur de nombreux vaisseaux. Mais, faute de marines nationales, les plus puissants monarques de l'Europe restaient à la merci des États italiens qui, marchandant leur concours, ne l'accordaient que dans le cas où le but particulier de l'entreprise répondait à leurs convenances et à leurs intérêts.

Deuxième et troisième croisades.

Cette observation était nécessaire pour comprendre comment, au départ pour la deuxième croisade, les guerriers conduits par le roi de France et l'empereur d'Allemagne, en personne, reprirent encore, par nécessité sans doute autant que par choix, cette voie de terre où tant de malheurs et de sang avaient marqué le passage des compagnons de Pierre l'Ermite et de Gautier Sans-Avoir. On sait quelle fut l'influence de cette première faute sur une expédition où, sauf l'éloquence de saint Bernard, rien de grand ne compensa les désastres des armes françaises et allemandes.

A la troisième croisade, dans laquelle on vit pour la première fois combattre ensemble, pour la même cause, les sou-

verains de la France et de l'Angleterre (1189 et 1190), le roi Richard inaugura, pour ainsi dire, les prémices d'une flotte anglaise, en faisant voile pour la Terre-Sainte sur ses propres vaisseaux, tandis que Philippe-Auguste fut obligé de fréter une escadre génoise pour le transport de ses chevaliers. Les Anglais signalèrent leur arrivée dans les parages de l'Orient par un fait d'armes qui sembla le produit du hasard, et qui, en définitive, fit tomber au pouvoir des Latins une de leurs possessions les plus utiles et les plus durables dans ces mers. L'île de Chypre, conquise, comme en passant, par Richard sur les Grecs, a servi, pendant plusieurs siècles, de consolation et d'apanage aux rois détrônés de Jérusalem, d'asile aux lois pleines de sagesse dont les barons avaient doté leurs seigneuries d'Orient, et de vaste entrepôt au commerce maritime de toutes les nations chrétiennes.

Le second siége de Ptolémaïs (Saint-Jean d'Acre) fournissait, dans le même temps, à la marine européenne l'occasion de se mesurer avec celle des musulmans. Des vaisseaux sortis de presque tous les ports de l'Europe, depuis le Danemark jusqu'à l'Italie, accoururent au secours des croisés; mais ces escadres particulières n'avaient pas la force d'ensemble qu'une marine nationale trouve dans l'unité du commandement et dans une organisation homogène : elles ne purent empêcher les vaisseaux de l'Égypte de fournir, à diverses reprises, aux assiégés de Ptolémaïs des moyens puissants de résistance, à l'aide desquels ils tinrent longtemps en échec toutes les forces militaires de l'Occident : et cependant la reprise de cette place importante compte, dans nos histoires, comme un des premiers faits d'armes où la marine militaire des chrétiens se soit fait un nom.

Une fois maîtres de cette clef de la Syrie, les croisés parvinrent à s'emparer de nouveau des autres places maritimes que leur avaient enlevées les victoires de Saladin. D'Ascalon à Antioche, tout le littoral de la Méditerranée retomba vers la fin du XIIe siècle sous la puissance de la France ; et la possession de ces ports, qui n'avait été à l'origine qu'un moyen de sauve-

garder celle des saints-lieux, devint le but, sinon avoué, au moins effectif des expéditions d'outre-mer. A mesure que l'enthousiasme religieux perdait de sa vivacité, la politique des intérêts prenait sa place dans la direction des armées chrétiennes. Elle n'eût pas suffi, sans doute, pour les entraîner dans ces entreprises lointaines dont le zèle religieux fut toujours le premier mobile, mais une fois rassemblées au nom de la croix, ces troupes de chevaliers et de pèlerins se laissaient trop facilement détourner de leurs résolutions pieuses, et la voix de Rome, qui leur avait fait prendre les armes, était souvent impuissante à en diriger l'emploi.

Quatrième croisade.

La quatrième croisade en est un exemple. L'empereur Henri VI, ajournant l'accomplissement de son vœu jusqu'après l'exécution de ses ambitieux projets, fit porter contre Naples et la Sicile tout l'effort des croisés de l'Allemagne qui, une fois arrivés en Terre-Sainte, ne purent même achever le siége d'une forteresse isolée (Thoron).

Ce fut une flotte partie du fond de la Baltique qui, dans cette croisade, fournit à la cause chrétienne son principal appui. Si les guerriers qui la montaient s'arrêtèrent en route, c'était du moins pour joindre leurs armes à celles des Portugais contre les Maures, et le siége de Béryte prouva bientôt que leur zèle pour les conquêtes en Terre-Sainte ne s'était pas refroidi.

A la suite des armées chrétiennes, les Vénitiens, les Pisans et les Génois reprirent possession de leurs établissements dans les villes maritimes de la Syrie, et on comprend dès lors que, rentrés par là en jouissance des priviléges qui élevaient au plus haut degré leur prospérité commerciale dans ces parages, ils aient vu d'un œil plus indifférent Jérusalem, Bethléem et Nazareth rester sous la domination des infidèles. L'intérêt de leur négoce leur faisait souvent entretenir des relations d'amitié avec les puissances musulmanes, dans le

temps même où ils transportaient sur leurs galères les pèlerins qui se vouaient à reconquérir les saints lieux.

Cinquième croisade. — Empire latin de Constantinople.

Aussi, lorsqu'au commencement du XIIIe siècle, une nouvelle croisade, organisée par l'impérieuse activité d'Innocent III envoya des ambassadeurs implorer à genoux le peuple vénitien, pour en obtenir, à prix d'argent, le passage en Terre-Sainte à bord de ses flottes, le doge Henri Dandolo s'empressa de mettre au service des croisés et les galères de la république et ses soldats; puis bientôt, il s'enrôla lui-même, malgré ses quatre-vingt-douze ans, sous la sainte bannière. Mais quand il s'agit de faire voile pour la Palestine, il sut, à défaut d'argent dont manquaient les chefs de l'expédition, les obliger à payer leur passage en conquêtes au profit de la puissance vénitienne. Le siége de Zara les retint d'abord sur les rivages mêmes de l'Adriatique; puis, tandis que la voix de Rome sommait les croisés de porter enfin leurs armes contre les ennemis du nom chrétien, une politique qui semblait n'être que généreuse, en s'intéressant au malheur d'un jeune prince dépossédé de son trône par un tyran, les conduisit sous les murs de Constantinople. Après un vain essai de restauration, cette capitale du premier empereur chrétien fut non-seulement conquise, mais spoliée et presque réduite en cendres par une armée marchant sous les étendards de la croix.

Parmi toutes les circonstances qui précédèrent et préparèrent cette catastrophe, nous remarquerons surtout que l'empire grec, si longtemps défendu par sa marine contre les invasions des barbares, avait laissé peu à peu la navigation et le commerce de la mer Noire et de l'Orient, passer soit conjointement, soit tour à tour, aux mains des Vénitiens, des Pisans et des Génois. Aussi, lorsqu'au jour du malheur, la dynastie des Comnènes appela les premiers à son secours, au lieu d'auxiliaires, elle trouva bientôt en eux des dominateurs

et des maîtres. Le traité de partage de la capitale et de l'empire grec tout entier, entre les Vénitiens et les croisés, avait été signé avant l'assaut. En laissant aux Français l'honneur et les périls du nom d'Empereur, la république de Venise avait su se réserver, parmi les possessions grecques de l'Europe et de l'Asie, tout ce qui pouvait le mieux assurer le développement et la sécurité de son commerce : les îles et la côte orientale du golfe Adriatique, les côtes de la Propontide et du Pont-Euxin, les rives de l'Èbre et du Vardas, les villes de Cypsèdes, de Didymotique, d'Andrinople, les îles Cyclades et Sporades dans l'Archipel. Elle y joignit bientôt l'île de Candie, achetée moyennant trente livres d'or au marquis de Montferrat ; celle de Corfou, conquise par les forces navales de la république contre des pirates pisans ou génois, et les terres au delà du Bosphore, échangées contre la province de Thessalonique. Les seigneurs Français eurent en partage la Bithynie, la Romanie, la Grèce toute entière depuis les Thermopyles jusqu'au cap Sunium ; mais, dépourvus de marine, et réduits bientôt à guerroyer entre eux ou avec leurs voisins, Grecs ou Barbares, pour défendre les principautés que leur avait assignées le caprice ou le sort, ils ne purent tirer ni profit pour eux-mêmes, ni avantage permanent pour leur patrie, de ces vains noms de ducs, de marquis et de princes. Venise, au contraire, puissante à la fois par ses flottes et par les relations immenses de son commerce, parvenait à relier ensemble les points maritimes les plus éloignés sur lesquels étaient établis ses comptoirs, et faisait tourner à l'accroissement de sa prospérité ces révolutions d'empire que sa politique avait conduites ou préparées. Puis, une fois arrivée au terme de ses désirs, elle savait encore donner aux faits consommés une couleur qui lui faisait obtenir son pardon de Rome, et presque, de l'histoire. Comment, en effet, méconnaître le côté glorieux de ces exploits accomplis par quelques milliers de chevaliers flamands ou français, et de matelots vénitiens ayant à leur tête un doge presque centenaire, contre toutes les forces d'un empire qui comptait depuis Théodose plus de huit siècles d'existence, et

qui avait seul conservé sa capitale intacte au milieu des invasions successives des peuples barbares.

Sous le règne des empereurs latins de Constantinople, la navigation et le commerce de la mer Noire devinrent à peu près le partage exclusif des Vénitiens qui, du Bosphore jusqu'au fond du golfe Adriatique, comptaient presque autant de colonies qu'il y avait de ports maritimes sur les côtes de la Thrace, de la Grèce ou de l'Illyrie.

Cette prépondérance, violemment acquise, ne manqua pas d'exciter contre Venise la haine de ses puissantes rivales de l'Italie.

Mais les Pisans, moins hardis, recoururent à la voie des traités, pour obtenir des empereurs latins certaines concessions qui, peu à peu, devinrent suffisantes pour protéger leur commerce dans ces parages.

Les Génois, blessés plus profondément dans leur orgueil et leurs intérêts, firent à Venise une guerre acharnée. Renouant, à leur profit, une intrigue toute semblable à celle dont le succès avait valu tant d'avantages à leurs rivaux, ils résolurent de replacer sur le trône de Constantinople la dynastie des Grecs, dont les membres survivants étaient parvenus, eux aussi, à conserver ou à reconquérir quelques portions minimes de leur ancien territoire; ils avaient même quelquefois décoré ces débris du nom d'empire, comme à Trébizonde et à Nicée.

Grâce à la faiblesse des Latins et à l'appui des Génois, Michel Paléologue put, un jour, quitter cette dernière ville pour rentrer, sans coup férir, à Constantinople, où il fut proclamé empereur, avec moins de gloire sans doute que Baudoin Ier, mais aussi avec moins de difficultés à vaincre pour conserver la puissance souveraine sur un peuple qui n'avait jamais supporté la dynastie des Latins qu'avec répugnance.

A la suite de cette révolution nouvelle, les Génois succédèrent à tous les avantages dont les Vénitiens avaient joui, pendant un demi-siècle, à Constantinople. Le faubourg de Péra, fortifié par eux, devint leur possession exclusive, et le

commerce de la mer Noire passa presque entièrement dans leurs mains.

Sixième et huitième croisades.

Dans l'intervalle qui s'écoula entre la chute et le rétablissement de la dynastie des Grecs, deux nouvelles croisades avaient été entreprises.

Le concile de Latran inaugura la première. Jamais peut-être un plus grand nombre de soldats appartenant à des peuples divers ne se trouvèrent rassemblés pour la guerre sainte, et cependant, jamais les États catholiques n'avaient été plus profondément agités par les querelles entre le sacerdoce et l'empire. Mais, au milieu même de ces discordes que suscitent et fomentent en tout temps les passions des hommes, la religion de l'Évangile inspirait à de nobles cœurs l'esprit d'union et de paix, et les prédicateurs de la croisade, s'entremettant pour réconcilier les ennemis, éteindre les procès et calmer les haines, offraient un de ces touchants spectacles qui relèvent et consolent l'âme attristée. La Hongrie dont les habitants avaient, un siècle auparavant, refusé des vivres aux pèlerins de Pierre l'Ermite, envoyait cette fois à la croisade non-seulement ses chevaliers, mais son roi. La Saxe, l'Autriche, la Bavière, la Frise, les bords du Rhin, la Hollande avaient réuni leurs croisés à ceux de l'Angleterre et des villes maritimes de l'Italie. Ces derniers avaient pris passage sur les vaisseaux de Spolatro, de Brindes, de Venise, de Gênes et de Marseille. Les autres, quittant les ports de l'Océan, avaient en route préludé par quelques victoires contre les Maures d'Espagne aux succès qu'ils espéraient remporter en Terre-Sainte. Mais ce ne fut pas à reconquérir le royaume de Jérusalem que cette armée puissante fut employée. Aucune vue d'intérêt politique ou mercantile n'influa cependant cette fois sur les déterminations des croisés; mais la force des choses les avait amenés à comprendre qu'au fond de cette lutte engagée entre les disciples de l'Évangile et les sectateurs du Coran, il s'agissait d'autre chose que de la possession pré-

caire de quelques villes ou bourgades de la Judée. Pour parvenir à fonder un royaume durable en Terre-Sainte, il s'agissait d'attaquer les Musulmans d'Égypte au centre même de leur empire, et de s'emparer de la province d'où sortaient incessamment ces masses de soldats qui venaient ravager, et quelquefois détruire, en une seule campagne, tous les établissements des croisés.

On reconnaissait donc, enfin, qu'avant de rentrer à Jérusalem, la conquête de l'Égypte était à faire. Mais, après un siècle et plus de vaines tentatives dans une autre voie, n'était-il pas trop tard pour mener à bien une telle entreprise, alors que le zèle religieux pour les campagnes d'outre-mer se refroidissait de toutes parts? Ce doute est de ceux qui partagent encore les esprits, bien qu'on s'accorde à déplorer les désastres, et qu'on renonce à excuser les fautes qui signalèrent les deux expéditions dirigées contre Damiette et le Caire par le légat Pélage et par saint Louis.

Malgré l'issue malheureuse de ces croisades, qui débutèrent toutes deux par de brillants faits d'armes, et dont les désastres furent rachetés par tant de courage et de vertu, on se demande s'il en est aucune autre qui ait laissé dans l'esprit des Musulmans une impression de crainte plus profonde? Ils avaient senti cette fois que le coup portait droit au cœur : aussi les vit-on s'empresser d'offrir ou d'accorder à leurs ennemis, même accablés et vaincus, des capitulations acceptables, comme s'ils n'eussent pas encore été suffisamment rassurés contre un retour de fortune de la part de si hardis adversaires.

La noble et sainte figure de Louis IX, sachant conserver la majesté royale jusque dans les fers, est restée dans la mémoire de ces peuples comme un modèle de la véritable grandeur. Et qui pourrait mettre en doute l'influence salutaire qu'un tel souvenir a exercée, dans les siècles suivants, sur les relations de l'Égypte avec la France et ses rois?

Septième croisade. — L'empereur Frédéric.

Entre ces deux croisades, l'ordre des temps nous conduisait à parler d'une autre qui fut inspirée par un esprit tout différent : au lieu d'obéir en partant pour la Palestine à la voix du Saint-Siége, l'empereur Frédéric bravait les menaces et les foudres de Rome. Sa marche sur Jérusalem fut plutôt une campagne diplomatique qu'une campagne militaire. Sans doute, au point de vue du droit des gens, cette septième croisade ne fut pas sans utiles conséquences, car elle prouva (ce qu'au moyen âge on ne croyait guère), que même vis-à-vis des Sarrasins, les traités pouvaient être, aussi bien que les conquêtes, un moyen d'atteindre au but, et de s'assurer la possession ou au moins la libre jouissance des saints lieux. Mais, au point de vue catholique, il faut reconnaître que l'entreprise de Frédéric, malgré son apparent succès, blessa le sentiment religieux de son siècle, servit mal la politique de l'empire, et fut en désaccord avec l'esprit qui avait produit ces grands entraînements de l'Europe chrétienne vers les contrées de l'Orient. Une croisade sans Rome pouvait-elle se comprendre ? n'était-elle pas, par cela même, sans foi, sans enthousiasme, sans feu sacré ? Aussi, quelle figure font, dans l'histoire des guerres saintes, les faciles succès de Frédéric, auprès de la gloire que saint Louis a si bien méritée par ses malheurs mêmes !

Dernière croisade de saint Louis.

Nous avons fait remarquer plus haut que l'enthousiasme pour les croisades s'était ralenti, que la piété fervente et simple des premiers temps s'était altérée par le mélange de bien des motifs humains, de bien des vues intéressées et profanes.

Et cependant, ces vertus des anciens croisés, ne les retrouvons-nous pas aussi vives, aussi admirables, aussi touchantes, dans le caractère de Louis IX, tel que nous le dépeint le fidèle narrateur et témoin de sa sainte et royale vie ?

On hésite encore à se prononcer sur les motifs qui attirèrent

sa dernière campagne vers ces régences barbaresques où s'étaient livrés les premiers combats entre les Génois et les Sarrasins; mais ne semble-t-il pas qu'en venant mourir sur la terre d'Afrique, le saint roi nous ait indiqué presque le rivage où, quatre siècles plus tard, nos flottes devaient aborder pour détruire cette piraterie barbare qui faisait rougir la civilisation chrétienne et l'humanité ?

C'était encore sur des vaisseaux génois que saint Louis avait fait voile avec ses barons, soit vers l'île de Chypre, soit vers Tunis. Mais, au lieu de s'embarquer à Spolatro, à Gênes ou à Marseille, il voulut partir au moins du port militaire que lui-même avait fondé à Aigues-Mortes[1], après avoir réuni cette ville à son propre domaine. Depuis longtemps, il songeait à rendre la France indépendante de l'étranger, en la dotant enfin d'une marine, ce complément indispensable de sa puissance.

Vers la fin du XIIIe siècle, les colonies chrétiennes de la Syrie n'offrent plus que le triste spectacle d'un royaume en décadence. Incapables de résister par leurs propres forces aux armes conjurées des Sarrasins, et ne recevant plus de l'Occident que de rares et insuffisants secours, elles sont réduites à la dernière ressource de la faiblesse, et tâchent de capituler avec leurs vainqueurs. Mais ces traités n'arrêtent que passagèrement le bras puissant d'où partent ces ravages. La valeur guerrière des croisés ne se réveilla que pour défendre, dans Ptolémaïs, leur plus fort boulevard, leur dernier asile; et des prodiges de valeur ne purent empêcher cette ville de retomber, avec la Syrie toute entière, sous la domination musulmane.

[1] La flotte qui attendait Louis IX à Aigues-Mortes était composée de 128 vaisseaux, sans compter les navires qui devaient transporter les chevaux et les vivres.

La France n'avait point alors de marine : les matelots et les pilotes étaient presque tous des Catalans ou des Italiens. Des Génois remplissaient les fonctions de commandants ou d'amiraux. La plupart des barons ou des chevaliers n'avaient jamais vu la mer. (Michaud, *Histoire des croisades*, t. IV, p. 210, 211.)

Les ordres militaires, qui s'étaient tant de fois signalés par leurs hauts faits, furent aussi les derniers défenseurs de cette terre si souvent arrosée de leur sang. De toutes ces croisades où l'Europe s'était levée comme en masse pour combattre les infidèles, il ne resta bientôt plus, à part le royaume latin de Chypre, qu'une poignée de preux chevaliers qui, au milieu de ces désastres, plantèrent fièrement leur drapeau sur une île déjà célèbre dans l'histoire maritime de l'antiquité. Rhodes, conquise en 1309, par les anciens Hospitaliers de Jérusalem, reçut de leurs exploits une gloire toute nouvelle; car pendant plus de deux siècles, elle résista comme un bouclier aux efforts acharnés de la puissance musulmane, et sut continuer, à l'honneur du nom chrétien, l'héroïsme des premiers croisés.

Les Turcs à Constantinople.

Mais que pouvait cet ordre isolé pour arrêter le torrent de l'islamisme, qui, à flots pressés, menaçait toujours d'envahir la chrétienté toute entière? Les ravages des Tartares et des Mongols s'étaient bornés aux vastes territoires de l'Asie et aux contrées septentrionales de l'Europe. L'empire grec, quoique amoindri et démembré de ses plus riches possessions, subsistait encore. C'était aux Ottomans qu'était réservée la tâche fatale d'achever sa ruine. Les victoires de Nicopolis et de Warna leur ouvrirent les portes de l'Europe méridionale, et Constantinople, cette capitale restée presque sans provinces, devait tomber tôt ou tard en leurs mains. Un suprême effort fut tenté par les chrétiens de l'Occident. Gênes et Venise envoyèrent, de concert, leurs vaisseaux et leurs soldats. L'amiral vénitien périt avec gloire dans l'un des derniers combats, et telle fut encore la supériorité de la marine des Latins qu'il suffit un jour de cinq de leurs vaisseaux pour s'ouvrir un passage au milieu de la flotte ottomane. Mais, vaincu sur mer, le fils d'Amurat fit, dit-on, transporter ses navires à travers une langue de terre jusque dans le golfe de Céras : et bientôt l'étendard de Mahomet flotta sur les tours ruinées de Byzance.

Le terrible vainqueur put étendre un instant ses projets de conquête jusqu'à l'Italie, mais la défaite de ses armées dans les plaines de la Hongrie et l'échec de sa flotte devant les remparts de Rhodes sauvèrent la chrétienté de ce péril.

Les noms d'Hunyade et de Scanderbeg vinrent s'ajouter avec gloire à la liste déjà longue des héros chrétiens.

Influence des croisades sur la civilisation de l'Europe.

Nous venons d'esquisser un tableau que nous ne pouvions scinder par parties, car l'histoire des croisades n'est pas l'histoire de tel ou tel peuple en particulier ; c'est celle de tous les peuples chrétiens à la fois, qui, sans concert préalable, mais poussés par le même instinct secret de conservation, et obéissant au même sentiment d'honneur chevaleresque et de foi, mêlaient et confondaient leurs efforts et leur sang pour atteindre un but religieux que comprenait suffisamment leur conscience, bien que leur politique n'eût jamais entrepris de le définir.

Cette unité des croisades quant à leur principe se retrouve aussi dans leurs résultats : le plus important, sans doute, est d'avoir développé, parmi les membres de la grande famille catholique au moyen âge, les premiers germes de cet esprit de rapprochement, de tendance commune vers le progrès du bien, de sympathie naturelle pour toutes les idées généreuses et profitables à l'humanité, en qui réside, plus encore que dans la puissance matérielle, la véritable force des sociétés chrétiennes, et leur évidente supériorité sur tous les peuples que n'a pas encore éclairés la lumière de l'Évangile.

A côté de ce résultat moral, nous devons en signaler un autre qui n'est pas moins important pour l'histoire de la navigation maritime. C'est qu'une partie considérable des avantages obtenus, dans les premières croisades, en faveur du commerce et de l'industrie, leur sont restés acquis, malgré la perte des colonies européennes de la Palestine. Ces voies nouvelles de communication ouvertes avec les vastes contrées de l'Asie et

de l'Afrique, n'ont pas été fermées par les derniers revers des armes chrétiennes. Le goût des marchandises asiatiques s'était répandu dans l'Europe; on continua de pourvoir à ce besoin, et l'intérêt renoua bientôt, entre les cités marchandes de l'Occident et les puissances musulmanes, les relations commerciales suspendues ou troublées par les guerres religieuses. Il y a plus, la guerre elle-même, par les chances diverses qu'elle entraîne, avait conduit les croisés à conclure des conventions et des traités avec les nations musulmanes, et ces rapports de nécessité avaient, par une suite naturelle, produit des rapprochements en calmant les haines. Le commerce européen sut en profiter pour réparer bientôt les dommages qu'avaient soufferts ses comptoirs de l'Égypte et de la Syrie, et pour conserver dans la petite Arménie et dans les ports de la mer Noire les positions auxquelles ne s'étaient pas étendus les ravages de la guerre.

Cet aperçu général n'était pas étranger à notre sujet, puisque nous avons à comparer, sur chaque époque, la marche générale de la civilisation avec celle du droit maritime, mais il nous faut maintenant considérer à part les principaux États de l'Europe, dont nous avons à apprécier l'esprit et le caractère avant d'étudier leurs institutions et leurs lois.

CHAPITRE II.

ÉTATS MARITIMES QUI SE FORMENT OU SE DÉVELOPPENT DANS L'EUROPE CHRÉTIENNE AU MOYEN AGE.

SECTION Ire.

États maritimes de l'Italie.

C'est par les républiques maritimes de l'Italie que nous devons à tous égards commencer cette étude. L'époque des croisades fut celle de leur puissance, de leur splendeur, de leur gloire. Ce fut aussi celle de leurs jalousies, de leurs discordes, de leurs guerres intestines. Placées dans des conditions exceptionnelles de prospérité, chacune d'elles avait pris trop rapidement son essor pour avoir senti le besoin de recourir à l'association comme moyen d'accroissement et de défense. Elles avaient puisé d'ailleurs dans le sang romain l'esprit de domination et d'indépendance. Leur fierté républicaine ne leur aurait pas permis de laisser leur individualité de ville ou de race s'effacer dans une agglomération d'États. A ces causes natives de divisions et de jalousies, se joignait le voisinage immédiat des deux puissances entre lesquelles se partageaient alors toutes les forces vitales de la chrétienté, le saint-siége et l'empire.

Dans ces luttes désastreuses où l'on vit les nations les plus civilisées de l'Europe s'attaquer l'une l'autre avec fureur sur leurs propres territoires, tandis qu'elles s'unissaient sur les rivages de l'Orient pour combattre ensemble les infidèles, les villes commerçantes de l'Italie ne purent ni garder la neutralité, ni s'entendre pour soutenir en commun la même cause. Leurs sympathies, leurs craintes, leurs passions, leurs intérêts, les poussèrent à diviser leurs forces qui appuyaient ici les entreprises des papes, là les résistances des empereurs, et après avoir épousé par nécessité ces querelles, dont le principe du moins n'était pas sans grandeur, elles en rapportaient

chez elles des haines qui, prenant sur un territoire plus étroit des proportions mesquines, animaient leurs sanglantes rivalités.

Il faut cependant le reconnaître, ces discordes, fatales à l'avenir politique de l'Italie, et dont les conséquences pèsent encore sur la destinée de ce beau pays, ne ralentirent pas un seul instant le progrès général de son commerce et de sa navigation dans le moyen âge.

Il semblerait, au contraire, que ces guerres incessantes, ces ambitions rivales aient stimulé l'activité de ces populations enrichies par le commerce, et les aient empêchées de s'amollir, sous leur doux climat, dans le luxe et la volupté.

Les proscriptions locales elles-mêmes contribuèrent à répandre de proche en proche les procédés de l'industrie et le goût des arts, qui font prospérer le commerce maritime; et à mesure que telle ou telle cité semblait pencher vers son déclin, telle autre, à ses côtés, grandissait en richesse et en influence.

Venise.

Une seule traversa sans affaiblissement cette longue période du moyen âge; elle le dut à l'habileté de sa conduite, à la supériorité de ses hommes d'État, et à la préférence qu'elle sut donner au gouvernement oligarchique sur le gouvernement populaire. Les institutions de Venise eurent, comme son origine, quelque ressemblance avec celles de Carthage; mais le culte des beaux-arts répandit sur sa puissance un éclat dont les monuments sont encore admirés aujourd'hui. On reproche à sa politique d'avoir été jalouse, intéressée, mercantile au dehors, ombrageuse et despotique au dedans; à ce prix, elle a, pendant de longs siècles, sauvé ses citoyens de l'anarchie, fait respecter son pavillon sur toutes les mers, et rempli le monde du bruit de ses exploits. Il a fallu, pour porter atteinte à sa prééminence maritime, que les conditions mêmes du commerce et de la navigation fussent déplacées dans l'univers, doublé tout à coup par des découvertes imprévues.

Les Vénitiens furent des premiers à comprendre la nécessité de fabriquer eux-mêmes des produits manufacturés pour servir d'objets d'échange, et alimenter ainsi, presque sans exportation de numéraire, leur immense commerce avec l'Orient.

Habiles à ménager en tout leurs avantages, ils s'appliquèrent à apporter au droit maritime tous les perfectionnements de détail qui pouvaient protéger leurs nationaux à l'étranger, mais il ne faut pas s'attendre à trouver dans leur droit public des principes généraux de liberté. C'est au contraire sur le monopole de la navigation et du commerce qu'ils entendaient fonder leur puissance. Ils auraient volontiers réduit la Méditerranée toute entière sous leurs lois; mais ne pouvant réaliser un tel dessein en présence de si redoutables rivaux, ils élevèrent du moins sur leur golfe des prétentions exclusives. L'anneau qu'un pape (Alexandre III) donna, dit-on, au doge de Venise, au XIIe siècle, en lui disant: « Épouse la mer avec cet anneau, et qu'elle te « soit soumise comme l'épouse l'est à son époux », était l'emblème populaire de ces prétentions ambitieuses. Pour les traduire en fait par un acte patent, la République, en 1270, assujettit tous les navires qui parcouraient la mer Adriatique, à lui payer tribut comme à la suzeraine de ces eaux.

Cependant cette politique, impérieuse vis-à-vis des faibles, savait au besoin s'assouplir auprès des forts dont elle avait besoin d'obtenir l'alliance ou l'appui.

Ainsi, à la fin du XIIIe siècle, la prospérité de Venise parut compromise et chancelante. Particulièrement frappés dans leurs intérêts les plus chers par le rétablissement de l'empire grec de Constantinople, dont les Génois avaient profité pour exclure leurs anciens rivaux du commerce de la mer Noire, les Vénitiens avaient, quelques années après, ressenti comme les autres nations commerçantes de l'Occident, les désastreuses conséquences de la perte des colonies chrétiennes de la Syrie (1291). Mais, prompts à se relever de ce double échec, ils furent les premiers à entamer avec le soudan d'Égypte des négociations qui rouvrirent bientôt à leurs navires l'accès de tous les ports musulmans. Quoiqu'ils fussent alors, à raison

de leurs entreprises sur Ferrare, sous le coup d'un interdit lancé par le Saint-Siége, les démarches les plus humbles auprès de la cour de Rome ne leur coûtèrent pas pour en obtenir, par tolérance, la faculté de fournir aux ennemis de la foi des bois de construction, des grains, même des armes.

Un service régulier de transports s'établit alors entre Venise et Alexandrie.

Mais non contente de jouir, à titre de concession, de ces priviléges, la république, séduite par l'espoir de faire de l'Égypte sa conquête en secondant le hardi projet que le roi de Chypre avait conçu en 1366, recommença, avec le concours des chevaliers de Rhodes et quelques troupes d'aventuriers européens, l'expédition manquée par saint Louis. La prise d'Alexandrie, presque sans combat, sembla d'abord promettre aux Vénitiens un heureux succès; mais les chefs ne purent retenir leurs soldats indisciplinés qui, après le pillage de cette ville florissante, les forcèrent à se rembarquer, laissant les Musulmans irrités sans être vaincus.

La diplomatie vénitienne sut cependant, à force d'adresse et d'humiliants sacrifices, rentrer en grâce avec le soudan, se porter médiatrice pour le roi de Chypre, dont elle conservà ainsi l'alliance, et au moyen de conventions nouvelles qui assuraient à la République une modération de droits en Égypte, elle attira dans cette direction presque tout le commerce des produits asiatiques. Elle les transportait sur ses propres navires jusque dans les ports de la Flandre et de l'Angleterre. Pour assurer le bénéfice de ce commerce à ses seuls citoyens, Venise frappa, d'abord, d'un droit égal à la moitié de leur valeur les marchandises du Levant quand elles étaient expédiées par des étrangers. Plus tard même, elle interdit complétement ce trafic aux étrangers, et alla jusqu'à défendre aux Vénitiens de contracter avec eux des sociétés de commerce ou d'industrie.

En même temps elle multipliait ses établissements sur les côtes de la Grèce, achetait l'île de Négrepont, s'assurait la possession du Frioul, de la Marche Trévisane, du Padouan, concluait des traités avec les rois de Sicile et les puissances

barbaresques des côtes de l'Afrique, et savait retrouver encore par le Danube le chemin de la mer Noire, alors même que la jalousie des Génois et leur crédit auprès des empereurs grecs de Constantinople lui en interdisaient l'entrée. Cette interdiction au reste ne fut jamais tellement absolue que les navires des Vénitiens n'aient pu, la plupart du temps, pénétrer encore, même par convois réguliers, jusqu'aux ports de Tana et de Trébizonde.

Au commencement du XVe siècle, la marine vénitienne ne comptait pas moins de trois mille navires de commerce, montés par vingt-cinq mille matelots. Les galères de l'État étaient elles-mêmes un moyen, non-seulement de défense, mais de lucre; car la république concédait à des particuliers celles qui n'étaient pas à son usage, et ceux-ci les offrirent souvent, moyennant loyer, aux souverains étrangers qui guerroyaient entre eux. Ils s'en servirent aussi quelquefois pour faire, en leur privé nom, des conquêtes; comme après la cinquième croisade, lorsque certaines îles de la mer Égée furent promises, ainsi qu'un enjeu de course, au premier occupant.

Vers le milieu de ce siècle, les relations de Venise avec l'Orient éprouvèrent une fâcheuse atteinte. Le soudan ordonna que les commerçants vénitiens fussent chassés des ports de l'Égypte, et leurs biens confisqués. Mais par l'entremise de Jacques Cœur, le célèbre exilé français, ils obtinrent certains tempéraments à cette rigueur. Quelques années plus tard, les inquiétudes qu'inspiraient partout les éclatants succès de Mahomet II remirent les Vénitiens en faveur auprès du soudan d'Égypte, et bientôt ils acquirent dans ces parages un nouveau degré de puissance. S'étant mis en possession de l'île de Chypre, que la veuve du dernier des Lusignan (Catherine Cornaro) avait cédée à la république en 1489, ils surent défendre contre les musulmans, pendant près d'un siècle, ce dernier reste des conquêtes de la guerre sainte.

Gènes.

Quelque glorieuses qu'aient été les destinées des autres villes maritimes de l'Italie, aucune d'elles n'a soutenu aussi longtemps que Venise l'éclat de sa fortune.

Nous avons trouvé dans l'Orient les marines de Gênes et de Pise mêlées, pour le commerce et pour la guerre, à la plupart des grands événements des croisades.

Elles y parurent dès l'abord à côté de celle de Venise, et recueillirent longtemps presque sur un pied d'égalité, malgré des rivalités et des guerres accidentelles, les avantages que leur assurait à toutes l'établissement des croisés en Syrie.

Dès le siècle précédent, le commerce de la mer Noire s'était aussi partagé, dans des proportions diverses, entre les Grecs et les grands États maritimes de l'Italie.

Outre les villes du littoral, où ces États possédaient tous à la fois des comptoirs, les Vénitiens y avaient fondé la colonie de Tana, au fond de la mer d'Azof, les Génois celle de Caffa, et les Pisans avaient donné leur nom au *Portus pisanus* dont la situation est moins bien connue.

Mais à partir de la prise de Constantinople par les Latins, il n'y eut plus dans le Bosphore et la mer Noire qu'une seule influence prépondérante, celle des Vénitiens d'abord, puis après le rétablissement des empereurs Grecs, celle des Génois.

Cette dernière, qui dura deux siècles, marqua l'époque de la grandeur et de la prospérité de Gênes.

Deux fois pendant cet intervalle, les Génois réduisirent par la force des armes leurs fiers rivaux de l'Adriatique à accepter d'humiliantes conditions de paix.

Par le traité de 1299, il fut interdit à la république de Venise, pendant treize ans, de naviguer avec des navires armés vers Constantinople et dans la mer Noire.

A la fin de la guerre de la Chiozza, elle demeura presque sans flotte militaire, à la merci de ses vainqueurs.

Vers la même époque, Gênes s'emparait de la Corse jusque-là possédée par les Pisans, et soutenait contre les Catalans,

qui lui disputaient la Sardaigne et le commerce des côtes voisines, une guerre sans cesse renaissante et toujours acharnée.

Parmi ces luttes continuelles sur terre et sur mer, les Génois, bravant tous les dangers, développaient ce caractère entreprenant et hardi qui est leur trait distinctif dans l'histoire. Chez cette nation aventureuse, on voyait de simples particuliers armer des vaisseaux en guerre pour leur propre compte ou pour les mettre au service de puissants voisins, au risque d'être désavoués et bannis à leur retour par la faction dominante du moment.

Car ce fut le malheur de ce puissant État, de ne savoir supporter ni la liberté ni le joug d'un maître, et de flotter constamment entre des partis divers qui s'épuisaient en vains efforts pour retenir le pouvoir. N'ayant pour guide, à la place de l'intérêt public, que la passion ou le caprice, on les vit souvent appeler, comme dernière et fatale ressource, l'étranger à leur secours, et livrer successivement leur patrie au roi de France, au marquis de Montferrat, au duc de Milan.

Ces discordes intestines, qui amenèrent à leur suite d'autres guerres encore plus terribles au dehors, paralysèrent à la fin les éléments admirables de grandeur et de force que Gênes renfermait dans son sein.

Son déclin ne date cependant que de la seconde moitié du xve siècle, alors que la prise de Constantinople par les Ottomans eut privé les Génois de ce monopole du commerce de la mer Noire, qui fut si longtemps la source principale de leur richesse.

Gênes avait, au temps de sa splendeur, élevé, à l'exemple de Venise, des prétentions à l'empire de son golfe. Ses institutions commerciales ne furent pourtant pas empreintes du même esprit d'exclusion et de monopole; et la banque de Saint-Georges venait en aide, non-seulement aux nationaux mais aux étrangers, non-seulement aux particuliers mais aux rois.

Pise.

Aussi longtemps que subsistèrent les colonies chrétiennes de la Syrie et que la navigation de la mer Noire ne fut pas concentrée aux mains des Vénitiens ou des Génois, il y eut place dans le commerce du Levant pour d'autres puissances, et les Pisans prirent largement leur part des faveurs que la fortune dispensait sur ces rivages. Ils en étaient dignes par leur activité, leur bravoure, leur esprit éclairé, leur goût pour les arts. Mais après la perte des établissements formés par les croisés, chaque État fut réduit à reconquérir, par la force des armes ou par les ressources de la diplomatie, une situation que les événements avaient détruite.

Pise, affaiblie par la défaite de la Méloria (1284), ne se trouva plus alors capable de soutenir la lutte contre ses anciens rivaux, ni d'obtenir des musulmans des concessions avantageuses; et dès ce moment on vit décroître rapidement sa prospérité.

En 1299, les Pisans furent à la fois, obligés de rendre l'île de Corse aux Génois, et exclus par ceux-ci du commerce de la mer Noire.

Leur port sur l'Arno, détruit dans une des guerres précédentes, fut remplacé par des travaux entrepris dans la rade de Livourne pour rendre la navigation moins périlleuse.

Mêlés cependant à toutes les luttes intestines qui ensanglantèrent l'Italie, les Pisans reprirent pour quelque temps, grâce à leur valeur guerrière, le rang qu'ils avaient perdu comme peuple commerçant.

On retrouve encore, pendant le XIVe siècle, des traces des relations maritimes qu'ils entretenaient par intervalles avec la France, la Sicile, la Catalogne, Chypre, la Turquie et surtout avec les côtes occidentales de l'Afrique.

Florence.

Mais, au commencement du siècle suivant (1406), accablée par la ligue puissante dans laquelle les Florentins avaient rallié toutes les forces du parti Guelfe, Pise succomba, non sans

gloire, et ne laissa aux mains de ses vainqueurs que des murs presque déserts, un grand nombre de ses citoyens ayant préféré l'exil à la honte.

Les Florentins interdirent à ceux qui restaient l'exercice de tout commerce en gros et de toute industrie manufacturière.

Se posant alors en héritière de son ancienne alliée devenue sa rivale, l'heureuse Florence se servit tour à tour des ports de Pise, de Télamon et de Livourne pour ses expéditions maritimes, qu'elle sut développer en quelques années au point de porter ombrage à Venise elle-même.

Ses flottes marchandes, grossies des vaisseaux que la décadence de Gênes lui permettait de prendre à sa solde, parcouraient la mer Noire, la Méditerranée, l'Océan : elles se rendaient, des côtes de la Grèce et de l'Égypte, à celles de l'Espagne, de la Flandre, de l'Angleterre ; et dans les traités qu'ils négocièrent, notamment avec l'Égypte, les Florentins eurent soin pour favoriser leur commerce de stipuler des restrictions à celui des autres peuples.

Les Vénitiens, qui avaient eux-mêmes depuis longtemps donné l'exemple de pareils traités, essayèrent de s'en venger en aidant les Pisans à secouer le joug de Florence, et les Florentins, à leur tour, poussèrent la haine jusqu'à méconnaître le premier devoir de tout peuple chrétien, en promettant à Mahomet II leur appui dans ses projets hostiles contre Venise.

La politique maritime de Florence ne manquait cependant ni de grandeur ni d'humanité. On fait honneur à son gouvernement d'avoir le premier prohibé d'une manière effective le commerce des esclaves, tandis qu'on reproche aux Génois de l'avoir autorisé dans leur colonie de Caffa sur la mer Noire.

Au moment où elle atteignait le plus haut degré de splendeur et de force, Florence eut la sagesse de sacrifier quelque chose de ses libertés pour rendre ses institutions plus durables, et sous l'influence des Médicis, elle a mérité le glorieux surnom de « moderne Athènes », en devenant le sanctuaire des lettres et des arts, en même temps que l'un des centres principaux de l'industrie manufacturière et maritime.

SECTION II.

États maritimes du Nord.

Pendant que les villes commerçantes de l'Italie poursuivaient ainsi, au milieu des conflits et des guerres, leur fortune brillante mais agitée, il se formait, au Nord de l'Europe, sur les rivages de l'Océan et de la Baltique, une puissance maritime appelée aussi à jouer un rôle considérable dans le monde, et qui avait, au contraire, pour principe le rapprochement, la défense mutuelle, l'union des forces et des volontés.

La ligue hanséatique.

Moins favorisés sous le rapport de la mer, du ciel et du climat, encore entourés de nations presque sauvages, ayant à surmonter des obstacles de toute nature, les commerçants du Nord n'auraient trouvé dans l'isolement que faiblesse et impuissance. N'ayant pas encore de précédents ni d'histoire, ils n'avaient entre eux aucune cause ancienne de jalousie ou de haine. Exempts des passions ardentes qui dominent et entraînent les populations du Midi, remplaçant la vivacité par la patience, la rapidité d'action par l'esprit de prudence et de suite, ils savaient calculer minutieusement les chances d'une entreprise, en préparer le succès, puis l'attendre, sans paraître trop pressés de réussir. Telles furent les causes matérielles et morales qui donnèrent naissance à ces unions progressives des habitants du Nord, dont la ligue hanséatique fut le produit. Leur but, comme celui de tout commerce, était l'intérêt, et la première inspiration de l'intérêt est l'exclusion de la concurrence qui lui porte ombrage. On ne commence ordinairement à réclamer la liberté que quand il se trouve que le monopole n'est plus possible. Mais le privilége peut s'exercer collectivement, et alors il n'en devient que plus redoutable, car sa force d'exclusion croît à proportion de la puissance des associés.

La ligue hanséatique eut ce caractère : elle admettait une égalité au moins relative entre tous ses membres; mais au dehors, elle reposait sur des exclusions et des priviléges que son action tendait sans cesse à confirmer, à accroître ou à défendre. Le désir naturel d'entrer en partage de cette situation privilégiée, portait ceux-là même qui auraient pu devenir les rivaux des premiers confédérés à se joindre à eux, et c'est ainsi que la ligue parvint à ce haut degré d'influence qui la renditredoutable à de puissants rois.

Deux groupes d'intérêts dans la ligue : les villes de commerce et les villes d'industrie.

Sans parler ici des villes commerçantes de l'intérieur, on peut distinguer deux groupes principaux de cités maritimes qui entrèrent successivement dans la composition de la ligue hanséatique : celles du littoral de la mer Baltique et de la mer du Nord, et celles de la Flandre, de la Zélande, de la Hollande et de la basse Saxe. Les premières renfermaient peut-être de plus hardis navigateurs, familiarisés avec tous les périls de la mer par l'habitude de la grande pêche; les secondes, plus anciennes dans la civilisation, joignaient aussi sur une plus vaste échelle, au commerce maritime, l'industrie manufacturière.

Aux XIIe et XIIIe siècles, la navigation de la Flandre se faisait principalement par les ports d'Ostende et de l'Écluse (Sluys). Ce dernier communiquait avec la ville de Damme qui servait d'entrepôt aux vins de France et dont le nom est resté célèbre dans les fastes du droit maritime.

Le port de West-Cappel, auquel se rattache une célébrité de même nature, est détruit maintenant par suite des envahissements de la mer. Il était alors l'un des plus fréquentés de la Zélande et recevait, avec le port hollandais d'Enchuysen, les laines de l'Angleterre destinées aux fabriques de la Flandre. Ce fut au XIVe siècle seulement que la mer, en ouvrant le passage de Marsdiep, permit aux grands navires de remonter jusqu'à Amsterdam, et que la prospérité de cette ville déjà considérable prit unaccroissement nouveau.

Dans la basse Saxe, près des bouches de l'Elbe et du Weser, Hambourg et Brême entretenaient un commerce suivi avec les côtes de la France, de l'Angleterre et de la Péninsule Ibérique.

Sur la Baltique on remarquait, pour son ancienneté comme pour son importance, Lubeck, conquise sur les Vandales par les comtes de Holstein, et qui, après avoir commencé par l'industrie de la pêche, devait devenir une des capitales de la Ligue à laquelle elle apporta d'immenses relations et de nombreux priviléges. Les négociants lubeckois, établis dès le XIIe siècle, dans l'île de Wisby, dont nous ferons ressortir bientôt l'importance, y formaient un corps à part qui avait ses juges nationaux et ses franchises.

On vit s'élever successivement, le long de ces rivages, d'autres villes, fondées pour la plupart par des colonies allemandes, Stettin, Dantzick, Thorn, Elbing, Riga, Revel, Narva.

Tout porte à penser que jusqu'à l'époque des croisades, la navigation de la Flandre et des Pays-Bas, comme celle de la Baltique, se bornait généralement à des relations de commerce ou de pêche avec les divers peuples qui habitaient les rivages de l'Océan.

Mais le mouvement religieux qui, pendant les XIIe et XIIIe siècles, avait gagné l'Europe entière, étendit les relations de ces peuples et donna à leur activité un nouvel essor.

Les marins du Nord avaient appris le chemin de la Méditerranée pour se rendre dans les régions de l'Orient. A leur retour, ils avaient répandu dans leur patrie, non-seulement le goût et par suite le besoin des productions asiatiques, mais aussi celui des sciences et des arts de la Grèce et de l'Italie. L'Ordre Teutonique, fondé en Terre-Sainte, à la fin du XIIe siècle (1190), puis transplanté dans l'Europe septentrionale, avec ses richesses et son organisation puissante, avait montré quelle était la force de l'association pour dominer et pour vaincre.

Enfin, la fortune inouïe d'un comte de Flandre, porté par les événements sur le trône de Constantinople, avait naturelle-

ment établi entre ces peuples et ceux du Levant des relations plus intimes, dont avaient profité leur commerce et leur industrie.

Ce fut parmi le groupe des villes maritimes de la Baltique que la Ligue dite *hanséatique* (du mot allemand *hansen*, association) prit d'abord naissance, vers le milieu du XIIIe siècle. Les associations entre commerçants de la même ville précédèrent les confédérations de ville à ville, d'État à État. Du moment qu'un commerce régulier s'établit dans cette région du Nord, qui n'avait été pendant plusieurs siècles qu'un repaire de pirates redoutables à l'Europe entière, on s'associa pour se défendre contre les restes de cette piraterie que recélaient partout les anfractuosités d'une mer sinueuse, et qui s'exerçait quelquefois au profit même de souverains encore à demi barbares. Le premier privilége que revendiquèrent les associés fut celui de soustraire à la confiscation les débris de leurs navires naufragés. Ils sollicitèrent bientôt, à titre de tolérance, la faculté d'avoir dans les ports étrangers quelques magasins pour y déposer leurs marchandises, d'y entretenir quelques agents pour leur commerce, d'y faire séjourner leurs navires pendant l'hivernage. Puis, ils en vinrent à obtenir des franchises, des réductions de droits en faveur d'un commerce qui apportait aux nations moins civilisées les produits dont manquait leur propre sol. Puis enfin, à mesure que le succès augmentait leur influence, et que l'ardeur du gain croissait avec la richesse des villes confédérées, elles s'imposèrent comme intermédiaires obligées du commerce tout entier de ces nations, se firent attribuer non-seulement des juridictions et des marchés, mais des territoires et des villes; et lorsque l'abus du monopole et du privilége excitait quelque part des soulèvements populaires, elles s'en forgèrent un prétexte pour déclarer la guerre aux États sur lesquels se portaient les vues de leur politique ambitieuse.

Le Danemarck, la Suède, la Norwége étaient surtout l'objet de leur convoitise.

La Norwége leur offrait des ports excellents, des forêts

inépuisables, des pelleteries, des métaux et des moyens d'étendre leurs communications vers l'Islande et les mers du pôle.

Le Danemarck tenait dans ses mains, par la possession du Sund et des Belts, les clefs de la mer Baltique; et la pêche des rivages de la Scanie lui procurait à la fois d'énormes produits et une précieuse école de gens de mer.

La ville de Wisby, bâtie sur l'île de Gottland (dans la Baltique), qui a successivement appartenu au Danemarck et à la Suède, jouissait alors d'une telle renommée qu'un écrivain du Nord la comparait à Venise pour le commerce et l'influence.

Mais ces trois royaumes, que tant de circonstances favorables semblaient appeler à de hautes destinées maritimes, étaient affaiblis par des discordes intestines et de fréquentes guerres qui déplaçaient sans cesse leurs frontières mal réglées.

La ligue hanséatique et les royaumes scandinaves.

La ligue hanséatique se trouva vis-à-vis d'eux forte de son union plus encore que de sa puissance : elle en profita d'abord pour s'emparer presque exclusivement du commerce et de l'approvisionnement de ces contrées. Ce fut principalement pour y parvenir, que les villes de la Baltique, moins avancées sous le rapport de l'industrie que celles de la Flandre, recherchèrent l'accession de ces dernières, qui dès lors versèrent abondamment dans les trois royaumes les produits de leurs manufactures florissantes.

Cependant le joug commercial de la Ligue finit par devenir intolérable aux Danois. Leur roi, Waldemar III, prenant occasion d'une révolte des habitants de Wisby, livra cette ville au pillage; et comme les Allemands voulaient venger la ruine de leurs comptoirs, il les réduisit (en 1362) à demander la paix. En même temps, par le mariage de sa fille avec l'héritier des trônes de Suède et de Norwège, il se préparait à rendre aux États scandinaves la force homogène dont ils avaient besoin pour recouvrer leur indépendance et leur dignité.

Les Allemands mirent tout en œuvre pour s'opposer à ce projet, dans lequel ils voyaient l'amoindrissement sinon la ruine de leur monopole. Ils employèrent d'abord avec un égal succès l'intrigue et les armes. Ayant soulevé contre le roi de Suède une partie de sa noblesse, ils firent donner sa couronne à un des clients de la Ligue, Albert de Mecklembourg; puis comme le souverain dépossédé appelait Waldemar à son secours, soixante-dix-sept villes confédérées leur déclarèrent à la fois la guerre.

Après avoir ravagé la Zélande, pillé Copenhague, soumis Elseneur, les flottes hanséatiques contraignirent le roi de Norwége à reconnaître pour souverain de la Suède le récent usurpateur de ce trône, et les régents du Danemarck à leur céder, avec les places fortes de la Scanie, un droit privilégié à la pêche sur ses rivages.

A compter de cette paix (1370) dont Waldemar fut obligé d'accepter les conditions humiliantes, il n'y eut plus, à vrai dire, dans les mers du Nord et de la Baltique, d'autre puissance souveraine que celle de cette ligue de marchands.

Outre les énormes priviléges qu'ils s'étaient fait concéder dans la Norwége et qui réduisaient presque à néant le commerce intérieur de ce pays, ils parvinrent à fonder à Berghen un comptoir ou plutôt une véritable ville, indépendante du souverain, et dans laquelle venaient se concentrer entre les mains de leurs agents toutes les opérations du commerce maritime jusqu'en Laponie.

Toutefois, tant de précautions et d'efforts ne purent empêcher que le projet conçu par Waldemar ne fût réalisé (mais après sa mort) par la prudence et l'habileté de sa fille, la célèbre Marguerite, qui se fit proclamer souveraine des trois royaumes, et obtint des États assemblés à Calmar (1397) que cette union passât en loi fondamentale de la monarchie scandinave.

En vain, dans le délire de leur haine, les confédérés de la Baltique appelèrent à leur secours jusqu'aux forbans de ces mers (les Vitalliens) qui attaquèrent avec eux la flotte de Mar-

guerite lorsqu'elle assiégeait, dans Stockholm, Albert de Mecklembourg.

Effrayés des ravages causés en tous lieux par ces pirates dont le nom est encore un objet d'horreur, ils acceptèrent bientôt une paix que Marguerite sut rendre honorable pour ne pas réduire au désespoir ses puissants voisins.

Mais l'union de Calmar ne fut pas une œuvre durable, car, en soumettant aux mêmes lois le Danemarck et la Suède, elle n'avait pu calmer les haines vivaces qui séparaient ces deux peuples.

Le successeur de Marguerite, Eric IX, arrivé au trône en 1412, eut à se défendre à la fois contre les factions et les révoltes à l'intérieur et contre les intrigues des villes hanséatiques au dehors.

Il fut plus habile à diviser ses ennemis qu'à rallier sous son autorité ses propres sujets.

La ligue hanséatique se divise.

Nous avons dit en commençant que, parmi les villes si nombreuses qui composaient ce grand corps de la Ligue, il y avait deux groupes distincts, celui des villes maritimes de la Baltique, et celui des villes industrielles de la Flandre et de la Hollande. Ces dernières ne devaient pas à l'association hanséatique leur naissance et leurs premiers progrès. Elles étaient entrées dans la Ligue vers l'époque de sa plus grande prospérité, pour profiter des avantages que ses priviléges exorbitants, ses immenses débouchés dans les royaumes scandinaves et sa puissante marine offraient à l'écoulement de leurs produits fabriqués. Mais quand l'influence de la Ligue ne fut plus aussi dominante dans la Scandinavie, quand les Hollandais et les Flamands s'aperçurent qu'ils pouvaient faire par eux-mêmes leurs affaires dans ces contrées, ils se laissèrent facilement aller à l'espoir d'obtenir, pour leur commerce national, des priviléges spéciaux plus étendus que ceux qu'ils partageaient avec leurs confédérés, et dont le béné-

fice n'avait pas été étendu aux villes de fabrique sans quelques restrictions au profit des autres.

Ce fut dans les guerres avec Éric que ces germes de division éclatèrent. Les villes les plus considérables de la Hollande, de la Frise, de la Zélande ne répondirent d'abord qu'avec froideur aux appels de la ligue hanséatique, et peu à peu cessèrent, malgré la foi jurée, de faire cause commune avec elle. La politique des intérêts avait été leur guide : elles obtinrent bientôt, en leur propre nom, des priviléges étendus dans le Danemarck, la Suède et la Prusse.

Dans le même temps, l'Angleterre, qui n'était pas liée, il est vrai, par la même communauté d'engagements avec la Ligue, mais qui lui avait ouvert tous ses marchés, en lui accordant d'immenses et gênants priviléges, pour être avec elle de moitié dans l'approvisionnement des Scandinaves, conforma sa conduite vis-à-vis des villes de la Baltique à celle de la Hollande.

Ces deux peuples avaient eu besoin de s'appuyer sur la ligue hanséatique, tant qu'ils n'avaient pas encore suffisamment développé leur marine marchande, mais chacun d'eux se sentait trop d'avenir et de fierté pour rester longtemps attaché à la fortune d'une association étrangère, et en attendant que l'ambition et l'intérêt les séparassent à leur tour, ils étaient ensemble animés du désir d'abaisser leurs anciens confédérés prêts à devenir leurs rivaux.

Affaiblissement et dissolution de la ligue hanséatique.

Dès ce moment, la ligue hanséatique vit son unité détruite, ses priviléges partagés ; elle soutint cependant avec courage sa guerre contre le Danemarck. Éric se soumit, en 1435, à rendre aux villes de la Baltique leurs anciens priviléges et la pêche des côtes de la Scanie, mais elles furent réduites cette fois à souffrir la concurrence des Pays-Bas et de l'Angleterre.

La déposition d'Éric suivit de peu ce traité, et au milieu des longues et sanglantes guerres qui divisèrent de nouveau le Danemarck et la Suède, la Ligue put reprendre, par inter-

valles, ses avantages, au moyen de la crainte qu'elle inspirait aux deux partis.

Quoi qu'il en soit, le cours des événements devait amener la dissolution de cette confédération redoutable dont les éléments étaient empruntés à tant de nationalités diverses. La force de cohésion qui les retenait ensemble devait naturellement s'affaiblir à mesure que se développait, dans chaque État, l'action d'un pouvoir national devenant peu à peu le centre de tous les intérêts. Mais le souvenir de la ligue hanséatique restera dans l'histoire pour montrer combien l'association commerciale a de puissance, puisqu'elle a, pour un temps, tenu, dans le Nord de l'Europe, la place des liens politiques et gouvernementaux qui n'existaient pas encore.

SECTION III.

États maritimes de l'Occident

A part la ligue hanséatique et les grandes villes commerçantes de l'Italie, nous ne voyons encore, à l'époque des croisades, que des marines naissantes ou en voie de progrès, des ports anciennement connus ou nouvellement ouverts, qui attendent, pour acquérir toute leur importance, la formation des grands États maritimes dont ils feront partie.

Avec quelles difficultés, quelle lenteur se sont formés ces grands États ! que d'obstacles n'y avait-il pas à vaincre, que de progrès à faire, avant de réunir la puissance maritime et la puissance territoriale dans les mêmes mains ! La séparation qui semble aujourd'hui si simple entre la marine marchande et la marine militaire, n'a pu sortir que d'une civilisation fort avancée. Le commerce maritime avait naturellement commencé par se défendre et se protéger lui-même, et quand des associations de commerçants étaient devenues puissances politiques, elles n'avaient vu d'abord dans la marine qu'un accessoire de leur négoce, un moyen de le développer et de l'étendre. Parmi les États maritimes dont nous avons parlé jusqu'ici, la plupart ne jouèrent un rôle dans la politique qu'à

titre de navigateurs, d'industriels ou de marchands. L'intérêt de leur commerce, la prospérité de leurs comptoirs était toujours le but principal de leurs entreprises, car, pour eux, le commerce, c'était l'État tout entier, et c'est à peine si quelques-unes des républiques italiennes possédaient en propre un territoire en dehors de leurs villes.

Cependant, à mesure qu'on s'éloignait des temps de la barbarie, de grands États territoriaux s'étaient formés en Europe, et ceux de ces États dont les rivages étaient baignés par la Méditerranée, par l'Océan, ou par ces deux mers à la fois, semblaient appelés tôt ou tard à développer leur commerce externe dans la même proportion que leur agriculture, et à joindre ainsi une marine à leur puissance politique et militaire. La France, l'Angleterre, l'Espagne étaient au premier rang parmi ces États, pour l'étendue et l'heureuse situation de leurs côtes, l'excellence de leurs ports, la variété des productions de leur sol fertile. Mais pendant presque toute la durée du moyen âge, des circonstances, soit particulières à chacun de ces pays, soit communes à plusieurs, avaient empêché le développement intérieur de leur puissance.

La France et l'Angleterre.

Le régime féodal avait été le premier et le plus persistant de ces obstacles. En France, depuis le règne des successeurs de Charlemagne, en Angleterre, depuis la conquête des Normands, les plus riches portions du territoire, partagées entre de puissants vassaux, n'avaient eu longtemps que de faibles liens avec le pouvoir royal qui devait être leur centre. La politique des seigneurs, les conflits d'intérêts, l'esprit de nationalité lui-même, restreint à des proportions étroites de provinces, élevaient entre elles des barrières, et rendaient souvent comme étrangères l'une à l'autre les cités les plus voisines, si elles dépendaient de vassaux différents.

Jusqu'au XIVe siècle, les ports français de l'Océan n'eurent presque aucun rapport avec ceux de la Méditerranée, et sur

ces dernières côtes, le Languedoc tomba, bien avant la Provence, sous la dépendance directe des rois.

Avec ce fractionnement des territoires et ce partage de la suzeraineté, la France « ne pouvait pas encore avoir, dit « M. Pardessus, un commerce national, mais seulement « quelques branches de commerce local, dans les contrées où « l'extension des droits de bourgeoisie ou la réunion successive « des grands fiefs à la couronne avait modifié l'influence « fâcheuse de la féodalité. »

Ne trouvant pas alors dans l'État de pouvoir efficacement protecteur, les villes du littoral de la France étaient obligées de former entre elles des associations pour leur défense. L'indépendance dont jouissaient plusieurs de ces villes, sous l'autorité nominale de leurs seigneurs, leur permettait d'avoir à l'étranger des comptoirs et des consuls, de négocier des traités de commerce en leur propre nom, quelquefois même de prendre part aux expéditions militaires des peuples voisins.

Mais, en cherchant à étendre, même par voie de mutuel appui, leur commerce respectif, ces villes ne songèrent pas à se séparer de la royauté; elles semblaient attendre le moment où de leur agglomération successive se composerait la grande nationalité française.

Les croisades furent pour notre commerce maritime la cause d'un double progrès; car en étendant ses relations au dehors, elles relâchèrent au dedans les liens féodaux qui entravaient en divers lieux son essor.

Ports français de la Méditerranée.

Sur les côtes françaises de la Méditerranée, Marseille conserva, pendant l'époque dont nous nous occupons, sa primauté commerciale. Les franchises municipales et politiques qu'elle avait obtenues de ses vicomtes, par tolérance d'abord, puis par rachat, la faisaient ressembler aux républiques italiennes pour l'indépendance de ses allures. Mais plus sage que ses inconstants voisins de Gênes et de Pise, elle sut presque toujours ne se mêler qu'avec réserve aux querelles étrangères.

S'abstenant, par ce motif, du commerce de la mer Noire, et achetant à ce prix une alliance durable avec Venise, elle dirigeait ses expéditions asiatiques vers l'Égypte, l'île de Chypre et la Syrie. Pendant les croisades, l'activité croissante de sa marine suffisait à peine à l'embarquement des pèlerins pour la Terre-Sainte. Elle avait aussi sur les côtes occidentales de l'Afrique des comptoirs pour l'achat des laines, et ses relations avec l'Europe commerçante s'étendaient de la Baltique à l'Archipel.

A la fin du XIIIe siècle, Marseille parut s'écarter de cette politique prudente. Les entreprises de Charles d'Anjou sur les deux Siciles l'entraînèrent, par fidélité, dans la voie des conquêtes, et la bataille navale de 1284 donna pour quelque temps aux Aragonais la prééminence sur la marine provençale; mais, dans le siècle suivant, Marseille répara ses pertes, et lorsque par la réunion de la Provence à la couronne, elle devint partie intégrante du royaume (1487), elle était encore la première des villes maritimes de la France.

A sa suite on distinguait, sur les côtes de la Méditerranée, Nice, Grasse, Fréjus, Antibes. Les villes d'Arles et d'Avignon participaient aussi aux avantages de la navigation maritime, car le faible tirant d'eau des navires permettait alors de remonter aisément le cours du Rhône.

Dans le Languedoc, les opérations de même nature se concentraient surtout à Narbonne et à Montpellier, où Jacques Cœur entreprit d'attirer une partie du commerce de Marseille, lors des guerres malheureuses de la Provence avec l'Aragon. Le port d'Aigues-Mortes, fondé par saint Louis, conserva aussi jusqu'à la fin du XVe siècle son importance, puisqu'à cette époque, il devait, par privilége royal, servir de lieu d'arrivée à toutes les marchandises importées de l'Asie.

Ports français de l'Océan.

Dans ces siècles où la Méditerranée appelait encore à elle le commerce de l'univers, les villes maritimes de la France

sur l'Océan et la Manche ne pouvaient être comparées, pour l'étendue de leurs relations, à celles du Languedoc et de la Provence. C'était principalement vers l'Angleterre, la Flandre et la Baltique que se dirigeaient les expéditions des ports de la Guyenne, de la Saintonge, de la Bretagne, de la Normandie. Bordeaux servait déjà d'entrepôt aux vins du Midi, mais cette ville n'avait pas encore pris le premier rang dans ces provinces, tandis que la petite île d'Oléron, presque inconnue aujourd'hui, était célèbre dans l'Europe par la compilation de lois maritimes qui porte son nom.

Les Flamands affluaient au port franc de la Rochelle, qui étendait aussi ses relations vers le midi, car on assure qu'au XIII[e] siècle des négociants rochellois avaient pénétré jusque dans l'intérieur de l'Afrique par le Sénégal et la Gambie. Les villes de la Loire exportaient au dehors les produits de notre agriculture. Les Normands et les Picards joignaient dès lors au commerce maritime l'industrie fructueuse de la pêche : Rouen, Dieppe, Abbeville, Boulogne et Calais complétaient cette ceinture de ports échelonnés sur nos rivages.

A mesure que les grands fiefs se réunissaient à la couronne, la sollicitude des rois se portait sur le commerce maritime, et leur intervention, plus puissante et plus éclairée que celle des seigneurs, commençait à se substituer à l'action isolée des villes et à faire souvent mieux qu'elles-mêmes leurs affaires dans ce qui touchait à l'intérêt général du pays.

Dès la fin du XIII[e] siècle, on trouve un traité de commerce négocié par Philippe le Hardi ; au commencement du siècle suivant, on voit le roi de France intervenir pour faire restituer au port de Narbonne des prises faites par des corsaires Génois et Aragonais.

Mais cette action protectrice du pouvoir royal demeura nécessairement inefficace et incomplète tant que les rois n'eurent pas à leurs ordres une marine militaire entretenue aux frais de leur trésor.

Le régime féodal avait eu en particulier pour la France cette conséquence funeste, qu'il avait permis aux souverains de l'Angleterre de devenir possesseurs, à titre de vassalité, de nos plus riches provinces maritimes sur les côtes de l'Océan.

Quelle figure auraient pu faire sur cette mer les flottes de la France, lorsque ses rois ne possédaient en propre de ce côté que quelques lieues de rivage dans la Picardie? On parle bien, sous Philippe-Auguste, d'un rassemblement de 1,700 voiles destiné par ce prince, en 1213, à mettre à effet la menace que le Saint-Siége avait faite à Jean-sans-Terre, de transférer ses États au roi de France; mais à ce chiffre prodigieux de bâtiments que dispersèrent les forces réunies de la Flandre et de l'Angleterre, on reconnaît qu'il s'agissait de barques plutôt que de vaisseaux; le nombre des bâtiment décroît naturellement à mesure que leur force augmente.

Les marines militaires des deux États ne se composaient guère alors que de navires d'emprunt que les rois se procuraient au moment d'entrer en campagne, soit en affrétant des bâtiments étrangers dont la location pour la guerre était, notamment en Italie, une branche d'industrie importante et lucrative, soit en obligeant par voie de réquisition le commerce maritime de tels ou tels ports de leur royaume à fournir un certain nombre de navires marchands qui, moyennant quelques changements dans l'arrimage, se transformaient en navires de combat.

C'est ainsi qu'un document ancien [1] nous a transmis la liste des ports de Normandie qui avaient fourni à Philippe de Valois deux cents navires pour le célèbre et malheureux combat de L'Écluse (juin 1340).

L'Angleterre entretenait peut-être dès cette époque quelques forces navales permanentes, car nous avons remarqué que le roi Richard avait fait voile pour la Terre-Sainte sur ses propres navires, et l'histoire a conservé le souvenir d'un bril-

[1] Compte de François de L'Hospital à cause de la grande armée déconfite devant L'Écluse, le 24 juin 1340. (Cité par Traullé, *Abrégé des annales du commerce d'Abbeville*, p. 31 et suiv.)

lant combat qu'il livra dans les eaux de Tyr à un gros vaisseau des Sarrasins.

On fait remonter aussi à la deuxième année du règne de Jean-sans-Terre la fameuse loi citée par Selden qui ordonnait d'arrêter et de traiter en ennemi tout navire qui n'abaisserait pas son pavillon à la réquisition de l'amiral Anglais [1].

Cependant lorsqu'on voit, au XVI[e] siècle, Henri VIII dans tout l'éclat de sa puissance, s'adresser encore aux villes de l'Italie et de la ligue hanséatique pour se composer une flotte [2], on comprend aisément ce que devait être, à la fin du XII[e] siècle, la marine royale d'Angleterre, et quel besoin elle avait de recourir aux contingents fournis par les ports maritimes.

Mais la navigation commerciale des Anglais ne s'est elle-même notablement développée que dans le cours du XIII[e] siècle. Ce fut alors que se lièrent des relations suivies entre les commerçants Anglais et ceux de la Flandre, qui exportaient en Angleterre, avec les vins de France, les tissus de laine de leurs propres fabriques.

N'est-ce pas chose remarquable, en effet, que cette île à jamais célèbre, dont les produits manufacturés devaient ensuite inonder l'univers, ait commencé par être, plus peut-être qu'aucun autre pays, tributaire des fabriques et des marines étrangères? En vertu de la « charte marchande » de 1303, les Français, les Espagnols, les Portugais, les Flamands, les Italiens étaient véritablement les maîtres du commerce anglais [3].

[1] Selden, *Mare clausum*, l. 2, c. 26.

[2] Lorsque Henri VIII voulut équiper une flotte, il fut obligé de louer des vaisseaux de Hambourg, de Lubeck, de Dantzick, de Gênes et de Venise. Mais Élisabeth, dès le commencement de son règne, avait mis les choses sur un meilleur pied, en construisant des vaisseaux à ses frais et en encourageant les commerçants à en construire d'assez gros pour être à l'occasion convertis en vaisseaux de guerre. (Hume, *Histoire d'Angleterre*, t. VI, p. 423, 424.)

[3] Dans le cours de deux siècles entiers où l'industrie et le commerce faisaient des progrès dans le sud et dans le nord de l'Europe, les Anglais continuèrent de méconnaître les avantages de leur situation, tellement qu'à peine tournaient-ils quelques-unes de leurs pensées vers les objets et les moyens auxquels ils doivent aujourd'hui leur richesse et leur pouvoir. Leur commerce était purement passif. Ils recevaient du dehors tous les objets de leurs be-

Dès le siècle précédent, les navigateurs de la Baltique s'étaient fait concéder, en Angleterre, des priviléges dont l'importance peut se mesurer par les embarras que suscita plus tard au gouvernement anglais toute tentative qu'il faisait pour secouer le joug de l'alliance hanséatique.

Cependant, vers la fin du XIVe siècle, l'Angleterre, dont l'industrie manufacturière se développait chaque jour, voulut donner aussi l'essor à sa marine marchande, et posa dans ses lois (en 1381 et 1390) le principe sur lequel repose l'acte de navigation, l'une des bases fondamentales de sa puissance maritime. Il fut défendu d'exporter les marchandises anglaises sur d'autres navires que des navires anglais.

Ce principe porta ses fruits, mais lentement. Ce ne fut que dans le cours du XVe siècle que les produits des manufactures britanniques purent se passer de l'intervention des navires étrangers pour se transporter et se placer au dehors.

On vit alors (nous l'avons dit plus haut), l'Angleterre se détacher de la ligue hanséatique, pour renouer en son propre nom dans les mers du Nord les relations dont son commerce avait besoin. Elle se préparait comme la France à figurer bientôt au premier rang parmi les États maritimes.

L'Espagne.

Pendant que le pouvoir royal était aux prises avec la féodalité pour créer, dans les grands États de l'Europe, une force unitaire, il y avait au cœur de l'Espagne un mal encore plus profond et plus difficile à guérir. C'était dans ce pays que les Maures, refoulés de la France par Charles Martel, s'étaient cantonnés comme dans un fort, appuyant leur défense à la fois sur d'inaccessibles montagnes, et sur toutes les ressources de

soins que leur pays ne leur fournissait pas, et les objets de luxe leur étaient apportés par des vaisseaux étrangers. Le pavillon de Saint-Georges flottait rarement au delà des mers étroites qui environnent notre île. Avant le commencement du XVe siècle, rarement voyait-on un vaisseau anglais dans les ports de l'Espagne ou du Portugal, et ce n'est que vers le milieu du siècle suivant que nos navigateurs se hasardèrent dans la Méditerranée. (Robertson, *Histoire d'Amérique*, t. III, p. 229.)

la civilisation asiatique qu'ils avaient transportée avec eux dans ces belles provinces, tandis que la population mêlée des anciens indigènes et des Goths n'avait pour arme et pour refuge que sa valeur chevaleresque, son amour inné de l'indépendance et sa foi chrétienne.

Il lui fallut plusieurs siècles pour reconquérir pied à pied le sol ibérique, et chaque portion de territoire ainsi recouvrée par d'héroïques efforts devenant le domaine et la récompense des guerriers qui l'arrachaient aux infidèles, l'Espagne se trouva, pendant tout le moyen âge, divisée en une multitude de seigneuries et de royaumes, qui finirent cependant par se grouper autour des couronnes d'Aragon et de Castille.

Mais cette vie de luttes et de combats, stimulant sans cesse l'activité d'un peuple magnanime, le poussait à toutes les nobles et généreuses entreprises. En même temps qu'il déployait sa valeur sur les champs de bataille contre ses redoutables ennemis, il s'efforçait aussi de les surpasser dans le commerce, dont leurs relations avec les Arabes d'Orient favorisaient l'essor, et dans l'industrie, dont ils lui avaient appris plusieurs secrets, notamment celui de la culture et de la fabrication de la soie.

Barcelone.

Délivrée une des premières de la domination musulmane, la ville de Barcelone pouvait, dès la fin du XI[e] siècle, rivaliser avec les autres cités maritimes dont la prospérité se développait, en même temps que la civilisation, sur les bords de la Méditerranée. Son commerce et son industrie reçurent aussi des guerres saintes un accroissement d'activité, et par une politique prudente elle sut conserver, pendant presque toute la durée du moyen âge, des franchises et des priviléges fort étendus dans les ports musulmans de l'Égypte et de la Syrie. Cette faveur des soudans devint, pour les négociants de Barcelone, une source immense de profits. Lorsque, par des causes que nous avons rapportées plus haut, l'entrée de l'Égypte était interdite à d'autres nations chrétiennes, le commerce de

l'Orient se concentrait presque entièrement dans leurs mains.

La bravoure des Aragonais était célèbre dans le monde. A leurs possessions sur le sol d'Espagne, ils joignirent pendant un temps, par delà les Pyrénées, Montpellier et le Roussillon; dans les mers voisines, les îles Baléares ; plus loin, la Sardaigne et jusqu'aux Deux-Siciles, ce royaume qui fut si souvent le jouet de la politique et la proie du vainqueur.

En même temps les lois maritimes de Barcelone étaient vantées partout pour leur sagesse, et pour la protection généreuse qu'elles accordaient aux étrangers.

Si les guerres presque continuelles des Catalans avec les Génois ont été trop souvent empreintes d'un caractère déplorable de cruauté, il en est sorti cependant des règlements sur les prises qui sont devenus la base du droit public européen en ces matières.

Il y avait bien encore sur les côtes de l'Espagne quelques ports dont le nom ne peut être oublié, tels que Valence sur la Méditerranée, Séville sur le Guadalquivir, Cadix (l'ancienne Gadès) sur l'Océan. Mais Barcelone seule était devenue, par le développement de sa marine et de son industrie, une véritable Puissance. Le royaume d'Aragon lui dut, pendant plusieurs siècles, son éclat et sa force, et lorsque le mariage d'Isabelle de Castille avec Ferdinand d'Aragon et la prise de Grenade sur les Maures eurent enfin réuni en un seul grand État les provinces divisées de la Péninsule, ce fut encore grâce à la marine catalane que l'Espagne put, dès la fin du XVe siècle, se trouver au premier rang des puissances maritimes. La chute de Pise, la décadence de Gênes, l'abaissement momentané de Marseille, ravagée en 1423 par un comte de Barcelone, ne laissaient plus aux Espagnols, dans la Méditerranée, d'autres rivaux redoutables que les Vénitiens. Ils eurent les uns et autres la prudence de préférer alors à la guerre une sorte de partage amiable du commerce maritime, les Espagnols dirigeant surtout leurs expéditions vers les rivages de l'Océan et les Vénitiens vers ceux de l'Égypte et de la Syrie.

Le Portugal.

Pour compléter ce tableau des États maritimes au moyen âge, il nous reste à dire quelques mots seulement du Portugal. Les habitants goths de ce royaume parvinrent, plus vite que les Espagnols, à chasser les Maures de leurs frontières; mais en reconquérant l'indépendance et l'unité, ils ne purent, comme leurs voisins, acquérir en même temps la force et la puissance. Leur territoire était trop restreint pour constituer par lui-même un grand État; et malgré sa situation admirable, Lisbonne ne faisait qu'un commerce assez limité. C'était de l'Océan qui baigne leurs rivages, que les Portugais devaient attendre leur fortune à venir. Ce fut aussi ce qui leur inspira, surtout au xv[e] siècle, l'esprit de recherche et d'aventure dont l'époque suivante nous montrera les mémorables résultats.

TROISIÈME ÉPOQUE.

DEPUIS LES CROISADES JUSQU'A LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU MONDE.

(De l'an 1096 à l'an 1492.)

SECONDE PARTIE.

DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL AU MOYEN AGE.

CHAPITRE Ier.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LES CAUSES QUI ONT AMENÉ LA FORMATION DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL ET SUR LES OBSTACLES QUI L'AVAIENT RETARDÉE.

SECTION Ire

Rapprochement des peuples chrétiens par l'unité de foi religieuse; caractère des premiers rapports internationaux.

En recherchant, dans notre étude sur l'époque précédente, quel est le caractère principal qui distingue les sociétés modernes des sociétés antiques, nous avons fait remarquer que, dans le monde païen, l'indépendance mutuelle des peuples ne trouvait pas de contre-poids dans un lien commun assez fort pour les tenir réunis ensemble, d'où vient que l'ambition d'un seul avait fini par envahir et absorber tous les autres. Nous avons signalé, au contraire, le double principe qui a présidé à la formation du monde moderne : d'un côté, le principe de patriotisme ou d'indépendance, sans lequel aucun peuple n'a jamais pu exister ni grandir ; de l'autre, le principe nouveau de l'unité de morale religieuse et de croyances qui, dominant les différences de nationalité, de lois et de mœurs, rassemble les peuples chrétiens comme en une seule famille, et leur sert

de lien mutuel, même à leur insu. Mais ces deux principes, qui devaient se tempérer l'un par l'autre, pour s'asseoir dans un juste équilibre d'où notre droit des gens moderne est sorti, ont commencé par se développer jusqu'à leurs conséquences extrêmes, parmi des guerres qui ont agité le monde, avant de le conduire à la concorde et à la paix. C'est par là que l'étude du moyen âge, notamment au temps des croisades, offre un intérêt si attachant. Jamais le principe d'unité religieuse, qui devait servir de base à la grande confédération chrétienne, ne s'est fait reconnaître à des marques plus sensibles et plus certaines. Nous verrons plus tard les peuples de l'Europe s'unir par des traités. Ici nous les voyons unis par des faits dont la puissance dépasse les prévisions des hommes; car ils sont entraînés, chacun à part, dans de communes entreprises, par le plus fort des instincts, qui est celui de la conviction religieuse ou de la foi[1]. Dans l'état où se trouvaient alors les relations internationales, un concert européen n'aurait pu s'établir de peuple à peuple : l'histoire des croisades nous montre, comme une sorte d'acheminement à ce futur concert, l'action multiple et simultanée d'une Puissance en qui se résumait alors le principe chrétien, puisqu'il n'avait encore d'autre forme que la catholicité. Les grands intérêts de l'Europe se débattent maintenant dans le secret des conférences ou des cabinets; au temps des croisades, ils se traitaient publiquement devant les peuples convoqués au pied d'une chaire. De pauvres moines, députés du Saint-Siége, portant une croix de bois dans leur main, et enrôlant sous cette bannière des chevaliers et des rois, des paysans et des seigneurs, furent les premiers diplomates de ce nouveau droit des gens, et semèrent en même temps les premiers germes de l'égalité civile. Mais à côté de ce lien religieux, qui, sur les rivages de l'Égypte et de la Syrie, ne faisait de tant de pèlerins et d'hommes d'armes accourus de tous les États chrétiens qu'un seul peuple, une seule armée, il y avait en

[1] Sociantur gentes unitate religionis magis quàm aut juris alterius communione aut fœderis pactione. (Albericus Gentilis, *De jure belli*, l. 3, c. 15.)

Europe, chez tout dépositaire de la plus mince portion de pouvoir souverain, une telle passion d'indépendance qu'aucun gouvernement ne pouvait se constituer sur des bases durables: De même qu'à l'intérieur d'un État, la liberté politique, lorsqu'elle est sans frein et sans loi, se détruit elle-même et n'enfante que la licence et l'anarchie, de même l'indépendance des peuples n'est qu'un vain mot lorsque la souveraineté trop divisée s'épuise en luttes intestines, et ne présente au dehors ni consistance ni grandeur.

Faut-il donc s'étonner si, à l'époque dont nous parlons, les traités internationaux concernant les intérêts de la navigation et du commerce sont si rares.

Mais en l'absence de documents diplomatiques, on a vu se produire tout seul, et sortir du sein des sociétés nouvelles, une sorte de droit des gens spontané, sans date certaine, sans origine assurée, et qui cependant a été entouré du respect des peuples, non-seulement pour son ancienneté, mais pour sa justice. Ces premiers monuments du droit de la mer appellent notre attention à plus d'un titre. Sans prétendre exagérer leur valeur morale, nous ferons remarquer d'abord que, ne portant le nom d'aucun souverain, ni même quelquefois d'aucun peuple, ils ne portent l'empreinte d'aucune passion, d'aucune volonté ambitieuse ou cupide. Le reproche de partialité systématique et intéressée, que l'on adresse non sans raison à tant d'actes célèbres de la diplomatie maritime, ne saurait donc les atteindre. Si leurs dispositions se trouvent sur plusieurs points en arrière des pas que la science devait faire plus tard, nous pouvons y voir du moins une expression fidèle de ce qui passait, à cette époque, pour le droit commun de la paix et de la guerre. Mais puisque nous entrons dans une ère nouvelle, et que notre sujet nous conduit à apprécier des idées de justice plutôt relative qu'absolue, commençons par poser quelques principes, et par définir historiquement quelques mots dont l'apparition dans la langue maritime peut être déjà saluée comme un progrès.

SECTION II.

De la neutralité en général : pourquoi la neutralité maritime a paru si tard.

D'où vient que les droits des neutres occupaient une si petite place dans l'ancien droit international de la mer, tandis qu'ils en occupent une si vaste aujourd'hui? Est-ce à dire que, depuis la plus haute antiquité jusqu'au dernier siècle, les droits de la neutralité maritime aient été tellement méconnus et foulés aux pieds qu'on les comptât pour rien parmi les peuples? Faut-il se persuader, au contraire, avec quelques auteurs [1], que chez les anciens, les droits des neutres fussent l'objet d'un tel respect qu'il n'était aucunement besoin de les écrire dans des traités, parce que nul ne se permettait de les enfreindre? Je serais porté, je l'avoue, à n'admettre ni l'une ni l'autre de ces hypothèses. Sur la première question je répondrais : «La neutralité maritime, telle que nous la comprenons aujourd'hui, n'existait pas encore ; on ne pouvait donc, à proprement parler, commettre d'attentats contre elle. » Sur la seconde question, je dirais également : « On ne respectait pas, dans l'antiquité, les droits des autres, car on ne les connaissait pas, ou on les connaissait à peine. » La neutralité maritime, dont l'idée nous paraît si simple aujourd'hui, est un état de choses qui ne pouvait se produire que dans une civilisation assez avancée et à la suite d'une infinité d'autres progrès. Pour y arriver, il fallait d'abord qu'il y eût à la fois plus de deux grands États maritimes, appelés par leur situation respective à naviguer dans les mêmes eaux, à s'y rencontrer ou à s'y combattre ; car tant qu'il n'y avait, dans telle ou telle partie du monde alors connu, que deux puissances capables de revendiquer l'empire des mers ou la prééminence du commerce maritime, il y avait guerre ou paix entre ces deux peuples, mais il n'y avait pas place pour la neutralité. Les petits États maritimes étaient forcé-

[1] Voir notamment Hübner, *De la saisie des bâtiments neutres*, 2e partie, ch. 1, § 2.

ment entraînés dans la sphère d'action de ces Puissances dominantes, car on ignorait alors ce que c'était que pondération ou équilibre entre les grands États. Chacun tendait à s'étendre aux dépens des autres aussi loin que le poussait son ambition ou que ses forces pouvaient le conduire. Ainsi, en remontant à la grande lutte maritime entre les Perses et les Grecs, où voit-on apparaître la neutralité dans ce conflit? Nulle part : les États maritimes de l'Asie ou de l'Europe avaient leurs navires de guerre dans la flotte des Perses à Salamine, s'ils n'étaient restés du côté des Grecs à défendre la cause de la liberté. On s'était compté de part et d'autre ; on ne voyait en dehors de la bataille que des transfuges, mais pas de neutres. La politique romaine comportait bien moins encore cet état de neutralité. Comprend-on bien ce qu'eût été, à l'époque des guerres puniques, la situation d'un neutre entre Rome et Carthage [1] ? Et lorsque Rome, victorieuse de sa rivale, s'occupait d'achever la conquête du monde, quel fut le rôle des marines secondaires, comme celles de Rhodes ou de Pergame? Nous l'avons déjà dit, elles se rangeaient à titre d'alliées à la suite de la flotte romaine, ou même prenaient pour elle la tête du combat [2]. C'était donc par voie d'alliance avec la puissance dominatrice des mers, et non à titre de neutralité, que les Tyriens, au temps des Perses, les Rhodiens et autres Grecs, au temps des Romains, obtenaient pour leur commerce une liberté relative qui était plutôt comme une dépendance et un vasselage [3].

[1] (Romanos) aut socios aut hostes habeatis oportet : ... *media nulla via est*, disait Aristène à la ligue des Achéens. (*Tit.-Liv.*, lib. 32.)

[2] Loin de former une ligue défensive, les États secondaires aidèrent Rome à dompter les États plus considérables, et peu à peu, d'alliés qu'ils étaient, ils tombèrent au rang de provinces soumises. L'île de Rhodes même et les États qui composaient la ligue achéenne et qui jouissent auprès des anciens historiens d'une si grande réputation de sagesse, adoptèrent ce fatal système. (Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens*, troisième édition, t. I, p. 16.)

[3] « Quoique le titre de leur allié, » dit Montesquieu, « fût une espèce de servitude, » etc. (*Grandeur et décadence des Romains*, ch. 6.)

Latini querebantur sub umbrâ fœderis Romani servitutem se pati... Ætoli

Peut-on trouver davantage quelques traces d'une neutralité nettement définie, soit pendant les invasions des barbares, soit au moyen âge? Sept à huit siècles se passèrent dans un état de guerre entre la civilisation et la barbarie; guerre acharnée, guerre incessante, dans laquelle il n'y avait ni traité ni trêve. Il ne s'agissait pas des conditions de l'existence, mais de l'existence même. Quel droit des gens invoquer contre des barbares qui ne connaissaient que le droit de l'épée? et d'ailleurs, pendant ce temps, y avait-il encore une marine? à moins qu'on ne donne ce nom aux bateaux informes qui de la mer Baltique transportaient les hordes des Normands sur les rivages de la Gaule. La même lutte, prenant une autre forme, se prolongea pendant presque tout le moyen âge. L'étendard de la croix était levé d'un côté, celui de Mahomet de l'autre. Toutes les pensées étaient tournées vers les armes ; la guerre elle-même semblait un moyen, et quelquefois le seul moyen de civilisation et de progrès. L'honneur chevaleresque, cette fleur exquise de l'esprit guerrier et chrétien, imprimait à la vie des camps un prestige, je dirais presque une urbanité que ne connaissait pas encore la vie civile. Jusqu'aux questions de droit privé, tout se terminait, même devant le juge, par des combats. Faut-il s'étonner qu'on fît alors peu de cas, dans le droit des gens, des questions abstraites de neutralité? Pouvait-on seulement admettre qu'au milieu du fracas des armes, il fût permis à un peuple digne de ce nom de garder, sans déshonneur, son glaive dans le fourreau, lorsque autour de lui se donnait le signal de la guerre? Qu'on fût musulman ou qu'on fût chrétien, qu'on fût gibelin ou qu'on fût guelfe, qu'on fût homme du Nord ou du Midi, on courait aux armes avec les peuples dont on partageait la foi, et dont on aurait eu honte de ne pas partager aussi les périls et la gloire. Toute la faveur du siècle était pour les hauts faits de la bravoure. La cause des

vanam speciem et inane nomen libertatis... Achæi... *fœdus specie jam esse precariam servitutem...* Apud Tacitum Civilis Batavus de eisdem Romanis conqueritur : neque enim societatem, ut olim, sed tanquam mancipia haberi, et alibi *miseram servitutem falsò pacem vocari.* (Grotius, *De jure belli*, l. 1, c. 3, § 21.)

neutres, s'il en existait alors, semblait faire contraste avec les vertus guerrières. Cette inaction calculée pour se soustraire à tous les périls et se ménager toutes les chances de lucre ou de gain, était une position que n'osaient s'avouer à elles-mêmes les nations qui savaient la choisir dans un intérêt mercantile. Les Vénitiens, les Génois, les Pisans avaient grand soin de se poser, au contraire, en auxiliaires dévoués des peuples guerriers dont ils transportaient les hommes d'armes sur leurs galères, et comme ces nations marchandes étaient alors les seules puissances sur la Méditerranée, elles n'éprouvaient guère le besoin de se prémunir contre les entreprises des parties belligérantes par des précautions du droit des gens. Loin de se mettre à l'abri sous la protection des principes de liberté maritime, les républiques italiennes, chez qui l'ambition de la puissance était surexcitée par les jalousies locales, affichaient au contraire des prétentions à la domination maritime. Nous trouverions en effet matière à discuter, dès à présent, cette grande question de la liberté des mers qui plane sur notre sujet tout entier ; mais ne serait-ce pas l'amoindrir que de la restreindre aux faibles proportions qu'on lui donnait aux XIIe et XIIIe siècles, alors que Venise prétendait à la domination de l'Adriatique, qu'elle grandissait du nom de « mer », et Gênes à celle de son golfe sur lequel Pise se croyait aussi des droits ? Nous attendrons, pour traiter cette question, que le champ de la lutte s'élargisse de lui-même, et que le débat s'élève entre le Portugal, la Hollande et l'Angleterre, à l'occasion de la route vers le nouveau monde et de la possession du grand Océan.

Le premier pas pour arriver au respect des droits des neutres était de faire respecter l'indépendance mutuelle des nations, car elle est le fondement de ces droits ; et de quelle indépendance pouvaient jouir les États sur lesquels la féodalité faisait peser son joug ? L'indépendance suppose une force qui permet de se reposer dans la paix, de choisir entre elle et la guerre. Or, à l'époque dont nous nous occupons, les grands États de l'Europe n'étaient pas encore en possession de

leur force : chacun d'eux s'agitait en cherchant les bases sur lesquelles sa nationalité, c'est-à-dire sa personnalité de peuple, pouvait s'asseoir. Ce n'étaient que tiraillements, que luttes intérieures : le pouvoir central s'épuisait à mettre quelque ordre dans ses propres affaires, et, chose étrange! il lui restait pour remède de s'occuper de celles des autres. Comme l'armée royale se formait alors des contingents fournis par les seigneurs, lorsque le roi déclarait sa guerre, tous devaient le suivre : c'était là le premier principe de la féodalité. A l'aide de ce principe se sont développées et affermies toutes les grandes souverainetés modernes de l'Europe. Dans une telle organisation militaire où l'épée était le signe unique de la puissance, la paix n'était qu'une trêve où l'ambition des seigneurs se donnait beau jeu. Les guerres privées mettaient partout la confusion et l'anarchie; mais elles devaient céder devant la «guerre du roi». La guerre du dehors, la grande guerrre était presque le seul moyen de policer et de pacifier le dedans[1] : car il n'y avait pour les vassaux de bannière commune que le jour où le roi levait son étendard. C'est en ce sens que la guerre régulière fut un progrès. Mais dans une société ainsi faite, quelle place restait-il pour la neutralité et pour ses droits? Demeurer neutre de la part des barons, c'eût été trahison ou félonie quand le roi déclarait sa guerre; de la part du roi, c'eût été méconnaître les droits et l'intérêt de sa couronne.

Nous avons vu se former, sur les côtes de la Baltique, les premiers éléments d'une neutralité maritime imposante et forte. L'union des villes hanséatiques semblait fondée plutôt sur des intérêts communs à défendre que sur des droits à conquérir. Cette confédération, dont la force homogène se développait sans cesse par l'accession de nouvelles cités, offre, au début de l'histoire maritime des temps modernes, quelque analogie avec cette autre Puissance que nous verrons bien plus tard prendre un accroissement si prodigieux sur les rivages de l'Atlantique, et baser également toute sa politique sur l'union

[1] « Civilia bella per externum silent, » a dit énergiquement Alberic Gentilis. (*De jure belli*, lib. 3, c. 11.)

des intérêts. Mais, entourée de belliqueux voisins et resserrée à la fois dans sa navigation et dans son territoire, la ligue hanséatique fut poussée, par le besoin d'étendre son commerce et d'assurer sa puissance, à préférer le plus souvent la guerre à la paix. Elle n'avança donc pas beaucoup les affaires de la neutralité, dont elle aurait dû représenter la cause et défendre les droits : elle laissa, pour les siècles suivants, l'honneur de ce rôle à la Suède et au Danemark qui n'y semblaient pas aussi naturellement appelés.

SECTION III.

Du droit de prise en général ou de la confiscation sur l'étranger et sur l'ennemi.

Cicéron nous donne comme une preuve de la mansuétude des anciens Romains, que le même mot (*hostis*) dont on se servait habituellement pour désigner un étranger, s'appliqua longtemps à ceux que l'on appelle maintenant ennemis. « Pouvait-on mieux, dit-il, adoucir par l'expression ce qu'en soi la chose a d'amer [1] ? » Je voudrais partager les illusions généreuses de cette grande âme qui cherchait dans le culte des vertus antiques à se raffermir contre le spectacle des vices de son temps : mais quand on vient à sonder les tristes réalités de l'histoire, au lieu de faire honneur à l'humanité des anciens d'avoir traité les «ennemis» presque en simples «étrangers», n'est-il pas plus vrai de dire que les simples étrangers étaient bien souvent traités en ennemis par les coutumes et par les lois? Qu'est-il besoin en effet de rappeler cette ligne de démarcation profonde, creusée autrefois entre les peuples, et que la civilisation chrétienne elle-même a eu tant de peine à combler? De particulier à particulier, la nature reprenait quelquefois ses droits. La pratique de l'hospitalité créait entre des hommes, entre des familles appartenant à des nations différentes, quelques liens passagers: mais, de peuple à peuple, on était impitoyable. Je ne parlerai

[1] Lenitate verbi rei tristitiam mitigatam. (*De officiis*, l. 1, c. 12.)

qu'en passant de ce nom de « barbares », par lequel soit les Romains, soit les Grecs exprimaient leur répulsion et leur dédain pour les étrangers. Ce n'était là qu'un mot : mais, pour citer des faits, la confiscation des biens ne fut-elle pas, d'après la loi de Rome, le droit commun de tout ce qui n'était pas Romain ? On laissait, il est vrai, aux étrangers résidant sur le territoire de l'Empire la jouissance viagère de ce qu'ils avaient acquis par achat ou par échange : mais au moment de la mort on leur refusait, non-seulement le droit de tester qui se tire de la loi civile, mais aussi le droit naturel de transmettre après eux leurs propriétés aux héritiers de leur sang[1]. Le fisc s'attribuait leurs biens comme ceux des coupables condamnés à mort, et cependant tout leur crime était d'être nés sur un autre territoire (*alibi nati*, d'où le nom d'*aubains*).

Une coutume plus odieuse encore, parce qu'elle s'attaquait au malheur, était celle qui frappait de confiscation tout débris provenant d'un naufrage. Cette maxime impie n'avait pas pourtant, comme le droit d'aubaine, pris sa place au grand jour, dans le droit public des peuples civilisés. Nous avons cité, en parlant du droit romain, l'Édit du préteur et les constitutions impériales qui avaient porté des peines sévères contre la spoliation des naufragés. Nous verrons ces pénalités se reproduire presque partout où le pouvoir résidait aux mains d'un gouvernement régulier. Mais pendant ces longs siècles où la souveraineté était en Europe comme une proie dont chacun s'arrachait les lambeaux, il n'était pas d'injustice ni d'abus qui ne parvînt à se faire passer quelque part pour un droit; et lorsque les rois, affermissant leur puissance, firent reparaître quelque ordre dans ce chaos, ils retrouvèrent « le droit du naufrage » au nombre de ceux qui étaient exercés, à titre de droits fiscaux, par les seigneurs. Non-seulement on confisquait, sous les yeux de leurs maîtres les biens rejetés par

[1] Quòd verò alicubi externis testamentum facere non conceditur, id non est ex jure gentium sed ex jure proprio illius civitatis, et, ni fallor, ab illâ veniens ætate quâ externi quasi pro hostibus habebantur. (Grotius, *De jure belli et pacis*, l. 2, c. 6, § 14.)

le flot, mais les naufragés eux-mêmes furent plus d'une fois assimilés à de viles épaves et réduits en servitude sur des côtes inhospitalières[1].

Quand tel était le droit de la paix, quel pouvait être celui de la guerre ? Nous avons déjà cité l'axiome absolu de la loi romaine : « Tout ce qui se prend sur l'ennemi tombe aussitôt, d'après le droit des gens, en notre domaine. » *Quæ ex hostibus capiuntur, jure gentium, statim capientium fiunt*[2].

La philosophie des Grecs, dont l'influence avait été si favorable à l'adoucissement des mœurs, avait-elle fait du moins quelque effort pour tempérer la rigueur de cette immiséricordieuse sentence ? Tant s'en faut, car c'est de l'Académie et du Lycée que les jurisconsultes de Rome avaient reçu cette définition du droit naturel de la guerre ; ils n'avaient fait que traduire Aristote et Platon[3].

C'est que la philosophie antique, comme l'a si bien dit M. Troplong, « est restée froide devant les maux de l'humanité. Renfermée dans le domaine de la spéculation, au profit « de quelques hommes d'élite, elle fut une occupation ou un « amusement de l'intelligence, jamais une tentative énergique « et courageuse pour réformer en grand la société[4]. »

Remarquons, au contraire, quel changement s'est opéré dans les idées et dans les mœurs depuis que le christianisme a fait descendre d'en haut la doctrine céleste de la charité.

Le monde moderne a pris naissance et s'est développé, comme l'ancien, parmi les guerres, car elles suivront l'humanité dans toutes ses phases ; mais ces guerres ne font plus d'es-

[1] Voir la note XXIX de Robertson, à la suite de son *Introduction à l'histoire de Charles-Quint*.

[2] Institut *De rerum divisione*.

[3] Plato dixit : πάντα τῶν νικωμένων ἀγαθὰ τῶν νικώντων γίγνεσθαι· qui et alibi inter genera quasi naturalia acquisitionis statuit πολεμικὴν quam et λῃστικὴν, ἀγωνιστικὴν et χειρωτικὴν vocat... sed Aristotele quoque auctore, ὁ νόμος ὁμολογία τίς ἐστιν ᾧ τὰ κατὰ πόλεμον κρατούμενα τῶν κρατούντων εἶναί φασι. (Lex velut pactum quoddam commune est quo bello capta capientium fiunt.) (Cité par Grotius, *De jure belli*, l. 3, c. 6, § 2.)

[4] *De l'influence du christianisme sur le droit civil des Romains*, p. 56, 57.

claves et laissent presque partout au vaincu la possession de ses biens.

Ce progrès, le plus considérable qui ait jamais été réalisé dans les relations mutuelles des peuples, a été obtenu avant qu'il y eût, pour ainsi dire, un droit des gens.

En vain chercherait-on dans l'histoire à quelle date cette heureuse concession a été faite, quel peuple en a pris la noble initiative, comment elle est devenue le droit commun de l'Europe.

Les empereurs chrétiens, à qui l'on reproche parfois leur esprit novateur dans le droit civil, n'avaient pas été jusqu'à supprimer l'esclavage : ils avaient seulement tempéré la condition de l'esclave par leurs édits [1].

Et en effet il n'y a pas dans l'Évangile de précepte formel à cet égard; saint Paul a dit aux esclaves : « Restez soumis à vos maîtres [2]. » Mais si la servitude n'était pas directement condamnée par la loi chrétienne, comment aurait-elle pu se concilier avec son esprit?

C'est le triomphe de la charité d'avoir fait disparaître des mœurs, par la seule influence de sa douce et pénétrante lumière, ces deux maux réputés jusqu'alors inséparables de la guerre, la confiscation et l'esclavage [3], comme le soleil qui se lève dissipe en paraissant sur l'horizon les vapeurs de la nuit.

Une distinction cependant est nécessaire.

Pour ce qui touche la mise en esclavage des ennemis pris en guerre, la réforme dont nous parlons, quoiqu'elle ait été bien des siècles à s'achever [4], est maintenant un fait acquis et complet : elle s'étend aux guerres maritimes comme aux guerres territoriales entre les peuples chrétiens.

[1] Voir l'*Histoire de l'esclavage dans l'antiquité*, par M. Wallon.

[2] Servi, subditi estote dominis, etiam dyscolis. (*Éph.*, c. 6, v. 5.)

[3] Voir Grotius, *De jure belli*, l. 3, c. 7, § *ultim*.

[4] L'influence du christianisme sur l'esclavage, dit M. Giraud, n'a pas eu les caractères qu'on lui attribue communément... l'Église remit au temps la correction graduelle de ce crime humain ;... tout en consolant l'âme de l'esclave, elle lui enjoignit de supporter ses fers... (l'esclavage) ne céda que plus tard devant le dogme mieux apprécié de la dignité humaine. (*Du droit français au moyen âge*, t. I, p. 299-300.)

Pour ce qui concerne la confiscation des biens privés par droit de conquête, le progrès n'a pas encore atteint son dernier terme. Des circonstances que nous expliquerons bientôt ont retardé l'application à la guerre maritime de ce tempérament qui, pour les guerres continentales, est entré peu à peu dans les habitudes de la chrétienté. Mais la force expansive du principe chrétien n'est pas comprimée; sa chaleur vivifiante n'est pas éteinte; elle pourra produire encore des fruits nouveaux de civilisation et d'humanité.

N'oublions pas qu'au fond de ces matières se retrouve toujours la loi primitive, rigoureuse, inflexible, qui ne permet pas de désarmer absolument la guerre d'aucun de ses droits; mais qu'importe si un pacte généreux vient en adoucir, d'un commun accord, la rigueur?

C'est ce pacte efficace, quoique non écrit, qui protége seul les propriétés particulières de l'ennemi, au milieu des violences de la guerre continentale.

Tel est notre point de départ, en commençant l'histoire du droit international moderne.

Notre tâche principale sera de raconter les efforts faits depuis le moyen âge pour introduire dans le droit de la guerre maritime quelque chose de ce tempérament apporté à la rigueur de la loi primitive par l'esprit chrétien.

Mais avant la charité doit passer la justice.

Spolier l'ennemi vaincu n'est que rigueur; spolier le neutre inoffensif serait iniquité.

C'est donc avec raison qu'on a déployé d'abord toutes les forces de la logique et du droit pour obtenir que la propriété des neutres fût respectée sur mer comme elle l'est sur le continent.

Le principe en lui-même n'a jamais pu, entre nations civilisées et chrétiennes, être l'objet d'aucun débat.

Mais dans la pratique, la question s'est compliquée, dès l'origine, de ces difficultés qui se rencontrent partout où deux choses régies par des droits différents se trouvent associées ensemble.

Lorsque le navire et son chargement sont, l'un et l'autre, la propriété d'un peuple neutre, c'est incontestablement le droit de la paix qui les régit et les protége, même au milieu du conflit des armes.

Mais qu'adviendra-t-il si des marchandises neutres sont rencontrées à bord d'un navire ennemi, ou si des marchandises ennemies naviguent sur un vaisseau neutre?

Ce n'est pas ici le lieu d'approfondir cette question sur laquelle de si vives controverses se sont élevées depuis deux siècles.

Nous la traiterons plus tard au point de vue des théories savantes qui l'ont analysée avec tant de logique et de force, mais qui, assurément, n'étaient pas à la portée d'un âge encore à demi barbare.

Il est fort à croire qu'au temps où la course conservait (suivant l'énergique expression des anciennes « coutumes de la mer) » le nom et quelque chose des allures de la «piraterie» on avait commencé par confondre la propriété du neutre, c'est-à-dire de l'étranger, avec celle de l'ennemi, pour leur appliquer impitoyablement à l'une et à l'autre, je ne dirai pas le droit de la guerre, mais cet ancien droit païen de la forceet de la violence dont j'ai parlé tout à l'heure.

On a donc pu considérer comme un progrès vers la justice, la distinction qui s'offrit à la pensée des premiers législateurs de la mer, et qui consiste à faire application de deux droits différents à la cargaison et au navire, lorsque l'un est la propriété de l'ennemi, l'autre celle d'un peuple neutre.

Un autre progrès devait consister à rétablir, au profit de l'humanité, une confusion analogue à celle qui s'était faite primitivement au profit de la violence, c'est-à-dire à affranchir de la confiscation la marchandise ennemie par extension du droit de liberté inhérent au navire neutre qui la porte.

SECTION IV.

De la distinction entre la guerre publique et la guerre privée.

Lorsqu'au sein de l'ordre et de la paix, parmi les merveilles d'une organisation sociale lentement perfectionnée par le travail des siècles, nous méditons à notre aise sur les origines du droit des gens, nous sommes quelquefois tout fiers d'apercevoir nettement certains principes dont il nous semble que nos aïeux auraient méconnu l'évidence. Mais combien à cet égard leur situation était différente de la nôtre ! Nous n'avons le plus souvent qu'à jeter les yeux sur ce qui est, pour avoir l'image de ce qui doit être. C'est sur les faits de la civilisation que nous modelons nos théories touchant l'état de nature ; puis, nous éprenant d'un zèle rétrospectif pour la justice et la vérité, nous sommes prompts à qualifier d'attentats contre les lois divines et humaines tout ce qui, dans les actes enregistrés par l'histoire, ne cadre pas avec les règles absolues de la science moderne. Il n'a pas toujours été si facile de discerner le vrai du faux, le juste de l'injuste, dans les rapports des nations, soit en paix, soit en guerre. La distinction qui fut si longtemps à s'établir entre la guerre publique et la guerre privée, peut ici nous servir d'exemple. Qu'y a-t-il aujourd'hui pour tous les yeux de plus évident et de plus simple que ce principe : « Le « souverain seul a droit de déclarer la guerre, et doit la faire, « au nom de l'État, avec ses armées et ses flottes. » Mais comptons un peu ce qu'il a fallu, depuis le moyen âge, de temps et d'efforts, pour définir chacun des termes dont cette définition générale de la « guerre publique » se compose.

Et d'abord, quand le droit même de rendre la justice au dedans était partagé entre le souverain et ses vassaux, comment la guerre, cette justice du dehors, aurait-elle pu rester l'attribut exclusif de la royauté [1]? Si la concentration des

[1] Summum.imperium... si qui pro parte habeant, pro eâ parte justum bellum gerere (intelligi debent). (Grotius, *De jure belli*, lib. 3, c. 3, § 4.)

appels judiciaires à la cour du roi fut une œuvre si laborieuse et si lente, où des ménagements habiles parurent souvent plus efficaces que l'emploi direct de l'autorité, ce n'était pas assurément une entreprise moins délicate et moins difficile que d'arracher aux barons cette prérogative qui leur tenait tant à cœur, de poursuivre eux-mêmes par les armes la réparation de leurs injures.

Je sais bien que la question de droit se compliquait ici d'une question de force, et lorsque je lis parmi les « ordonnances de nos rois » des permissions accordées aux nobles de telle ou telle province de « guerroyer entre eux » pendant que le royaume était en paix, je ne puis voir dans ces tempéraments admirés par Laurière qu'un aveu d'impuissance à déraciner des abus avec lesquels on pactisait.

Mais, au XIVe siècle, on croyait avoir déjà beaucoup obtenu en suspendant les « guerres privées » pendant le temps où le roi faisait sa guerre : leur abolition complète n'était pas affaire de règlement ou d'ordonnance : ce devait être un des fruits heureux du changement qui s'opérait dans les gouvernements de l'Europe par la consolidation du pouvoir royal en monarchie.

Il faudrait pour développer ce sujet reprendre l'histoire tout entière de la royauté.

Mais ce n'était pas assez que la guerre devînt « publique » par le caractère de celui qui la déclare; il importait encore qu'elle le fût par la nature de l'instrument[2] employé pour la faire.

C'est ici que le droit de la civilisation est venu ajouter un perfectionnement manifeste au droit de la nature.

Où trouve-t-on, dans l'état de nature, la distinction entre le simple citoyen et le soldat, entre le simple patron d'un navire et l'officier de marine commissionné par l'État?

Et cependant, chacun le sait, l'une des causes secondaires

[1] Préface du 3e volume de la collection des *Ordonnances des rois de France.*

[2] *Instrumenta* cùm dicimus, non arma hìc intelligimus et si quæ sunt his similia, sed « eos » qui ita agunt suâ voluntate, ut ea voluntas ab alterâ pendeat. Tale instrumentum est... in republicâ subditus. (Grotius, *De jure belli*, l. 1, c. ult., § 3.)

qui ont le plus contribué à faire passer dans la pratique de la guerre les principes d'humanité qui découlent de l'Évangile, c'est l'établissement d'armées et de flottes régulières.

Ma conviction à ce sujet est si profonde que si l'on me demandait pourquoi, sous plusieurs rapports, le droit international de la mer est encore en arrière des progrès obtenus dans le droit des gens continental, je répondrais sans hésiter : « C'est surtout parce que l'organisation régulière de la guerre « territoriale au moyen d'armées a précédé de beaucoup l'or« ganisation de la guerre navale au moyen de flottes mi« litaires. »

Je n'ai pas besoin de m'étendre sur ce qui touche les phases successives qu'a traversées la formation des forces de terre.

Il suffit de résumer en quelques mots les principes et les faits.

La guerre, quoi qu'on fasse, est un recours non-seulement à la force, mais à la violence : elle attaque l'ennemi dans tout ce qui constitue son existence, sa prospérité, sa fortune : elle en veut à ses biens comme à sa vie.

Le seul principe qui ennoblisse et relève toutes ces agressions, odieuses et détestables en elles-mêmes, c'est le but de justice pour lequel la guerre est entreprise, et comme accessoire de ce but, le « motif du bien public » qui anime les combattants à la victoire.

Otez ce motif, et suivant les expressions énergiques d'une ordonnance du roi Jean sur les « guerres privées », les hostilités ne seront plus que « pillages, prinses de biens et de per« sonnes sans justice, venjances et contrevenjances, desrobe« ries et aguets [1] ».

N'est-ce pas là le hideux tableau des excès auxquels toute guerre, même juste dans son principe, peut conduire, si, à la place du « bien public » vient se substituer, comme mobile, la passion individuelle de la vengeance et la soif du « gain privé? »

[1] Ordonnance de 1361, Laurière, t. III, p. 525, 526. Voir nos recherches sur le caractère et l'origine des « guerres privées » au moyen âge. (*Du duel considéré dans ses origines*, etc., t. I, p. 87 à 98.)

Quand je cherche dans l'état de nature le type d'un combat, je me représente la joie féroce du sauvage plongeant son dard empoisonné dans le corps presque nu de son ennemi, le poursuivant de ses insultes jusque dans la mort, et s'emparant, par le droit de la victoire, des dépouilles et de la hutte du vaincu.

A l'autre extrémité de la civilisation, je contemple le sang-froid du soldat chrétien, abordant la mêlée sans haine comme sans crainte, prêt à relever son ennemi vaincu, soit pour panser ses blessures, soit pour l'ensevelir avec honneur, et n'attendant pour lui-même d'autre récompense de son courage que la gloire d'avoir fait triompher sa patrie.

Entre ces deux figures viennent se placer toutes les nuances qui séparent la guerre régulière de la guerre privée.

Si l'on s'en tient au droit des gens de la nature, le bras de tout citoyen doit s'armer pour soutenir la cause de l'État dont il fait partie.

Mais la civilisation enseigne que pour policer cette chose brutale et violente qu'on nomme la guerre, le seul moyen est de discipliner d'abord ceux qui la font.

De là, ces systèmes d'armées, variés dans leurs formes, mais analogues dans leur but, qui se rencontrent partout où l'histoire nous signale l'existence d'un peuple civilisé.

Cette nécessité n'a pas paru d'abord s'étendre aussi rigoureusement à la mer.

Les intérêts engagés sur cet élément furent jugés longtemps de moindre importance que ceux qui se débattaient sur le continent.

Les forces de terre avaient principalement à défendre la « sûreté » de chaque État, tandis que l'intérêt particulier « des marchands » semblait presque seul en jeu dans la navigation maritime.

La création d'une flotte nationale était d'ailleurs une bien autre affaire que le rassemblement d'une armée. Avant d'y songer, il fallait que chaque État maritime commençât par se créer des ports militaires, des arsenaux, des chantiers, et surtout des finances capables de suffire à l'établissement et à l'entre-

tien d'un matériel naval aussi improductif que coûteux. On laissa donc volontiers aux intérêts privés le soin de se défendre eux-mêmes sur la mer, lorsqu'ils étaient attaqués, soit par les pirates, soit par l'ennemi.

Qu'en est-il arrivé? c'est qu'à la différence de la guerre terrestre, la guerre navale fut longtemps un composé assez étrange d'opérations commerciales et de faits militaires.

Ainsi nous voyons par les monuments du droit maritime que les « voyages de conserve », usités dès les temps antiques et devenus beaucoup plus fréquents dans le moyen âge, donnaient lieu à un « contrat privé », en vertu duquel les parties qui manquaient au devoir de mutuelle défense, étaient responsables du dommage causé à l'un des contractants par les pirates ou par l'ennemi [1].

Il y avait donc là une sorte d'assurance contre certains risques de la mer.

Ce caractère était encore plus frappant dans les compositions à prix d'argent, moyennant lesquelles, on pouvait, en cas d'attaque, racheter, de l'ennemi, le navire et sa cargaison.

C'était, comme en cas de jet, au *prorata* de la valeur des marchandises que devait se payer la rançon [2], et le commerce lui-même suppléait ainsi, au moyen d'un contrat privé, à la protection publique que l'État n'était pas en mesure de lui fournir.

Mais ces associations maritimes ne se bornaient pas à la défensive.

Quiconque avait contre des étrangers un grief fondé sur des droits lésés, sur une agression violente, sur un enlèvement illégal de navire ou de marchandises, commençait par s'adresser au souverain de ceux dont il avait à se plaindre, pour demander réparation de ce dommage.

Faute d'obtenir ainsi justice, on se la rendait à soi-même.

[1] M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au* XVIII[e] *siècle*, notamment t. II, p. 484, 502, etc.

[2] Consulat de la mer, art. 230. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. II, p. 209.

Si la partie lésée était un riche armateur, ou si elle trouvait des associés puissants en ressources, on équipait en guerre quelques bâtiments, et tombant à l'improviste sur les premiers navires de commerce que l'on rencontrait, pourvu qu'ils appartinssent au pays de l'offenseur, on s'en saisissait tout d'abord comme moyen de se couvrir du montant des réparations vainement réclamées.

Pour s'expliquer de pareilles mœurs, il faut se rappeler que c'était le temps où un plaideur, mécontent de son juge, le prenait à partie pour « faux jugement » et l'obligeait à se mesurer avec lui par les armes en champ clos [1].

Toutes les limites qui séparent aujourd'hui les divers pouvoirs étaient confondues dans les rapports intérieurs comme dans ceux du dehors.

La guerre recommence de nos jours à se mélanger avec la paix, mais en ce sens que la tendance des esprits est de laisser les commerces privés se continuer paisiblement pendant que les États sont en guerre : c'était tout le contraire au moyen âge. On voyait fréquemment deux États rester en paix pendant que quelques-uns de leurs sujets se faisaient la guerre.

Alors même que la guerre maritime s'engageait d'État à État, sa forme changeait peu : c'était surtout au moyen d'armements privés que l'on combattait sur mer, et ces combats de corsaires n'avaient qu'un but : la déprédation et le pillage.

On verra plus loin que les « lettres de marque » eurent ainsi avec les « lettres de représailles » une commune origine, et se confondirent même assez longtemps dans les formules royales.

Mais à mesure qu'on essaya de réglementer ces deux droits, leur nature diverse apparut davantage et leurs destins se séparèrent.

Les riches armateurs eurent moins de goût pour les « représailles » lorsqu'il leur fallut rendre compte des prises et de

[1] Voir l'*Esprit des lois*, liv. XXVIII, c. 27.

leur valeur : les souverains, de leur côté, ayant ressaisi cette prérogative essentielle de leur couronne qui les constitue seuls arbitres de la paix ou de la guerre, ne se prêtèrent plus qu'à regret à déléguer à des particuliers ce droit redoutable. Dès lors, les « lettres de représailles » s'accordèrent bien rarement et finirent par n'être plus dans nos lois maritimes qu'un souvenir évanescent d'un principe abandonné [1].

Les « lettres de marque », au contraire, allèrent se multipliant à mesure que la guerre navale s'étendit et se poliça, car, à la différence des représailles, la course n'était pas une guerre de particulier à particulier, mais un moyen de faire concourir les « forces privées » au succès de la « guerre publique ». Les armateurs y trouvaient cet avantage que si leurs profits étaient limités leurs chances de perte l'étaient plus encore. Pour ce qui touche l'intérêt de l'État, qu'est-il besoin de détailler ici les motifs qu'il avait d'encourager l'armement en course ? Les faits de l'histoire disent assez que ce fut, pendant plusieurs siècles, presque le seul instrument, et, en d'autres temps, l'auxiliaire le plus efficace de la guerre navale.

Cette forme de guerre autorisée par des lettres du souverain, réglementée par ses édits, soumise au contrôle de juges spéciaux, reconnue par tous les traités, ne blessait, nous l'avons déjà reconnu, aucun des principes fondamentaux du droit des gens : son établissement, au sortir de la barbarie des « guerres privées » et du désordre des « représailles », fut donc un progrès : qui peut en douter !

Mais ce devait être un autre progrès, bien plus important encore, de l'abolir, car c'est alors seulement que la guerre maritime a pris décidément les allures de la grande guerre, de la guerre nationale et publique, dégagée de tout esprit mercantile et de tout contact avec la guerre privée. Mais un

[1] De même en matière de *duel* les ordonnances de Philippe le Bel avaient paru sanctionner en principe le vieux préjugé du combat judiciaire en autorisant par exception les « gages de bataille » dans des cas si rares qu'on en voyait à peine deux ou trois exemples dans le cours d'un siècle. (V. nos *Études sur le duel*, t. I, p. 68 et suiv.)

tel progrès n'a pas été seulement le résultat des volontés généreuses qui l'ont accompli : il avait été, comme nous le montrerons dans la suite de cet ouvrage, préparé et mûri, du moyen âge à nos jours, par des révolutions successives dans les idées et dans les mœurs, dans l'art des constructions navales et dans la tactique de la guerre.

SECTION V.

De l'ordre dans lequel se sont produites les principales questions du droit international maritime.

Par ce qui précède, on a pu voir quels liens intimes rattachent les progrès du droit maritime aux progrès de la civilisation et des mœurs, je dirai même à ceux des sciences et des arts.

Ce n'est pas seulement la manière dont les questions internationales ont été discutées et résolues, qu'il est intéressant d'étudier, c'est aussi l'ordre dans lequel elles se sont produites.

Il y a eu, d'abord, les questions des temps à demi barbares; on a vu surgir, ensuite, les questions des temps plus civilisés.

Je pourrais même distinguer pour chaque question comme trois degrés de progrès : le premier consiste à la poser, le second à la discuter, le troisième à la résoudre dans le sens de la raison et de l'équité.

Ce serait une grave erreur de penser que les siècles de silence aient toujours été des siècles de justice.

Les indicibles souffrances dont l'esclavage était la cause avaient-elles trouvé dans l'antiquité païenne un seul écho? Les sages eux-mêmes se taisaient sur cet attentat permanent contre l'humanité. A qui d'ailleurs l'eussent-ils dénoncé? aux victimes? elles n'avaient pas les moyens d'y porter remède; aux complices? ils n'en avaient pas la volonté. Lorsque des doléances se font entendre et que la controverse s'établit, le mal est déjà sur la voie de se guérir.

De ce que tel abus maritime n'a commencé à être signalé,—

qu'à tel siècle de notre ère, gardons-nous de conclure que jusque-là cet abus n'existait pas.

Peut-être se cachait-il à l'abri d'un abus plus grave.

Prenons pour exemple l'une des matières qui, depuis le dernier siècle, ont donné lieu aux controverses les plus vives, et sont devenues l'une des plus fréquentes occasions de conflits entre les peuples.

On ne trouve au moyen âge aucune trace du « droit de visite », ni des questions si épineuses qui se rattachent à son exercice. Faut-il admettre pour cela que la visite des navires neutres en temps de guerre soit une invention de la jalousie mercantile dans les temps modernes, et presque une aggravation à ce qui se passait dans les temps barbares?

Il m'est impossible de le penser.

Lorsqu'en vertu du droit de représailles on courait sus, sans déclaration de guerre, aux premiers navires de commerce que l'on rencontrait, pour s'en emparer « si l'on était le plus fort », comme disait la coutume [1], je ne puis croire que l'on fût bien scrupuleux sur les moyens de s'assurer préalablement par visite ou par recherches, si ces navires ou leur cargaison dépendaient de l'État duquel on avait à se plaindre.

D'autre part, lorsque, pendant plusieurs siècles, la confiscation des marchandises ennemies transportées sur navires neutres fut le droit commun de la mer, le droit de visite n'était-il pas, suivant la remarque de M. Pardessus [2], « une conséquence évidente de cet usage ? »

Mais les vexations et les gênes résultant de la visite s'effaçaient alors devant les spoliations et les ruines qu'entraînait le droit de capture.

Les plaintes commencèrent à s'élever lorsque le mal tendait à s'amoindrir; car lorsqu'on rentre dans des voies de justice, il y a aussi une logique qui vous presse de supprimer tout à fait ce qui blesse le droit et l'équité.

Nous verrons également se produire, quelques siècles plus

[1] *Guidon de la mer*, ch. x.
[2] *Collection de lois maritimes*, t. II, p. CXXI et CXXII, t. III, p. CLXXIX.

tard tout un ordre de questions dont on n'avait pas à s'occuper au moyen âge; je veux parler de celles qui se rattachent au blocus des ports et des rivages.

Ces questions durent leur origine, non à un progrès du droit, mais aux perfectionnements de l'art maritime.

Les armes à feu avaient été inventées vers le milieu du XIV[e] siècle [1].

Mais que de temps et d'efforts ne fallut-il pas pour construire des vaisseaux de guerre capables de s'embosser, comme des forteresses immobiles, à proximité d'une place ennemie, et pour installer à bord de ces navires des pièces de siége servies avec une précision telle, que le passage entre les feux croisés de ces batteries flottantes fût interdit, non-seulement de droit, mais de fait?

C'est à ces conditions seulement que la théorie moderne des blocus est devenue possible.

Les questions qui vont s'offrir à nous dans cette étude et qui ressortent des monuments primitifs du droit maritime, sont beaucoup plus simples.

Il s'agissait d'appliquer aux naufragés l'antique maxime :

Res sacra miser;

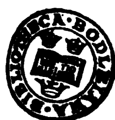
de mettre les navires et les marchandises des nations neutres à l'abri de la confiscation qui atteignait les navires et les marchandises ennemis, d'établir une ligne de démarcation entre la course et le brigandage, de soumettre les prises maritimes à un jugement, et de donner aux représailles le caractère d'un acte autorisé par le souverain.

Le seul instinct de l'équité, sans le secours de la science, suffisait pour poser ces premiers principes du droit international maritime.

Mais arrêtons-nous quelques instants à étudier les sources de ce droit.

[1] Voir notamment la *Biographie universelle* de Michaud, au mot *Schward*.

CHAPITRE II.



SOURCES DU DROIT MARITIME AU MOYEN AGE.

SECTION Ire.

Lois et coutumes de la mer. Consuls et prud'hommes. Les Tables amalfitaines. Les Rooles d'Oléron. Le Consulat de la mer.

Tandis que les autres branches du droit conservent dans chaque État une couleur locale plus ou moins tranchée, nous avons vu, même dans l'antiquité, les usages commerciaux de la mer se fondre en une sorte de coutume ou de loi universelle, à laquelle tel peuple navigateur pouvait bien attacher son nom, mais qui, en réalité, appartenait à tous, et ne portait le cachet d'aucun règne, d'aucun système, d'aucune nationalité distincte.

C'est qu'en effet, sur cet élément, il n'y a pas de frontières qui s'élèvent entre les États. Un port de commerce est un rendez-vous pour les trafiquants du monde entier. Les contrats qui s'y passent n'ont aucun trait à ces matières du droit civil sur lesquelles déteint, pour ainsi dire, le caractère original de chaque peuple, et qui se modifient suivant les différences des institutions politiques ou religieuses, comme il arrive pour l'état des personnes, pour le règlement et la transmission des propriétés immobilières.

Tout ce qui fait l'objet des transactions maritimes se transporte et voyage d'un bout du monde à l'autre. Les magasins flottants sur lesquels on entasse les marchandises les plus diverses, sont « meubles » comme les denrées qu'ils voiturent. Navire, cargaison, fret, assurance, louage d'argent ou de matelots, rien de ce qui touche au trafic de la mer n'échappe à cette loi de perpétuel mouvement, qui sans cesse fait passer ces choses de port en port, de main en main, entre gens qui se rencontrent sur tel point du globe pour traiter ensemble, souvent sans se connaître.

De là les caractères de simplicité, d'uniformité, qui distinguent les règles destinées à régir des conventions dont l'essence est partout la même, depuis que les diverses contrées de la terre échangent entre elles leurs produits, depuis que la mer est sillonnée par des navires et battue par les vents.

Cette loi maritime, cette loi marchande, *lex mercatoria*, comme dit Blackstone, ou plutôt ces coutumes, cette jurisprudence de la mer, s'appelaient dans l'antiquité « la loi rhodienne ». On les a appelées au moyen âge « les rooles d'Oléron », « les jugements de Damme», « le consulat de la mer». Je dirai même que ce sont elles encore qui, au XVIIe siècle, ont pris le nom « d'ordonnance de Louis XIV touchant la marine », et qui, aujourd'hui, composent les titres maritimes de notre « code de commerce ».

Le fond de ce droit privé de la mer s'est transmis, en se perfectionnant et en s'étendant, de siècle en siècle ; il s'est surtout enrichi, depuis l'ère chrétienne, de dispositions importantes pour l'application de ces deux inventions merveilleuses qui, elles aussi, ont ouvert au commerce, avant l'Amérique, tout un monde nouveau : les lettres de change et les assurances maritimes.

Nous dirons plus loin quelques mots de ce dernier sujet ; mais ce qui doit nous occuper ici, c'est la manière dont les origines du droit des gens maritime se trouvent mêlées à celles du droit privé de la mer dans les monuments du moyen âge.

Dans les sociétés parvenues à leur développement normal, l'autorité souveraine est la source unique de la loi ; la loi est, à son tour, la source de toute juridiction et la règle suprême de tout jugement. La jurisprudence n'est qu'une sorte d'élément complémentaire qui vient suppléer aux lacunes de la loi, jusqu'à ce que le législateur ait eu le temps ou l'occasion d'y pourvoir lui-même.

Mais pour ce qui concerne le droit maritime, c'est dans l'ordre inverse que les choses se sont passées au moyen âge. Presque partout la jurisprudence a précédé la loi : l'œuvre écrite

du législateur n'a été, pour la plupart des cas, qu'une émanation et un résumé, souvent même un simple complément des usages et des précédents introduits ou consacrés par les sentences de magistrats qui ressemblaient bien plus à des arbitres qu'à des juges.

Ce n'est pas que nous ne trouvions dans chaque pays, et presque dans chaque ville où la navigation et le commerce étaient en honneur, des « lois maritimes » dont quelques-unes remontent au temps des premières croisades. Dès le XI[e] siècle, on voit apparaître une ordonnance maritime de Trani[1] (1063), et un fragment de loi de Guillaume le Conquérant[2]. Au XII[e] siècle, les « assises de Jérusalem » et le vieux code d'Islande connu sous le nom de « Grågås[3] », nous offrent aux deux points les plus extrêmes de la civilisation chrétienne quelques documents écrits sur les matières maritimes. Au XIII[e] siècle, la république de Venise rédige ses premiers statuts relatifs au droit de la mer[4] (1255); le roi de Castille Alphonse le Sage consacre à ce droit plusieurs chapitres de ses célèbres « partidas »[5] (1266). Les villes les plus considérables de la ligue hanséatique, Lubeck, Hambourg, Berghen, préludent par la promulgation de leurs codes ou statuts maritimes[6] à la législation générale dont cette grande association devait s'occuper plus tard : au XIV[e] siècle, la Ligue, au plus fort de sa puissance, publie sur ces matières quelques « recès », mais sans suite et sans importance[7], tandis que Gênes fonde, pour ses établissements de la mer Noire, le célèbre « office de Gazarie » et l'organise par des statuts[8]. Au XV[e] siècle, enfin, les recès de la ligue hanséatique se multiplient à mesure que sa

[1] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. V, p. 237.
[2] *Ibid.*, t. IV, p. 203.
[3] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. III, p. 55.
[4] *Ibid.*, t. V, p. 20, t. VI, p. 604.
[5] *Ibid.*, t. VI, p. 16.
[6] *Ibid.*, (Lubeck), t. III, p. 399 ; (Hambourg), t. III, p. 337; (Berghen), t. III, p. 27.
[7] *Ibid.*, t. II, p. 455 à 458.
[8] *Ibid.*, t. IV, p. 445 et suiv.

grandeur décline. Barcelone (en 1435) et Venise (en 1468) promulguent les premières lois où il soit question d'assurances[1].

Mais pour quiconque étudie l'esprit et la portée de ces textes émanés de l'autorité souveraine, il est évident qu'ils ne suffisaient pas à composer, dans les divers États, un corps de droit maritime public ou privé. On n'y trouve guère que des fragments législatifs, des chapitres qui semblent détachés d'un tout, et quelquefois de simples décisions relatives à un cas spécial, soit pour aviser à des besoins nouveaux, soit pour accorder des exemptions ou des privilèges. On sent bien qu'il faut chercher ailleurs l'ensemble des règles qui devaient servir à résoudre, chaque jour, les nombreuses questions relatives à la navigation maritime.

Le droit romain, développé par l'esprit plus commercial de l'empire de Constantinople, répandu par les Grecs dans les comptoirs de toutes les mers alors connues, accepté dans ses applications simples et usuelles par les Barbares eux-mêmes, a formé, sans doute, la première assise de ce monument de droit maritime dont nous cherchons la trace dans le moyen âge. Cependant les arts et les industries qui se rapportent à la mer, tout arriérés qu'ils nous paraissent aujourd'hui quand on les compare à l'état de choses qui est sous nos yeux, avaient fait dès lors assez de progrès pour que les anciennes lois venues de Rhodes et de la Phénicie laissassent bien des lacunes à remplir, bien des cas nouveaux à régler.

Un de ces principes qui ne peuvent produire que d'heureuses conséquences, parce qu'ils sont conformes à la nature des choses et sont nés d'un besoin universellement senti, a été comme la source féconde d'où sont sortis, siècle par siècle, les perfectionnements du droit de la mer. Ce principe, c'est l'attribution de toutes les affaires commerciales ou maritimes à des juges spéciaux, pris le plus souvent au sein du commerce lui-même, et statuant d'après l'usage et l'équité, plutôt que d'après la lettre écrite d'une loi.

[1] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. V, p. 693 et p. 65.

Soit que ces juges maritimes fussent constitués pour chaque port et désignés par le nom de « consuls », « alcades de la mer », « jurés », « anciens », ou « prud'hommes de la mer », soit qu'ils fussent rattachés à une juridiction centrale comme « l'amirauté » de France, de Naples ou d'Angleterre, leur mission était distincte de celle des tribunaux du droit commun. Chez eux la connaissance pratique de la navigation et du commerce était plus recherchée que la science théorique des lois [1]; c'étaient plutôt des marchands que des jurisconsultes, mais des marchands hommes de bien, de conscience et d'équité, ce qu'exprimait le mot de « prud'hommes » ou « bons homens » [2] dans la naïveté de notre ancien langage. S'il se présentait à résoudre quelque question de théorie, s'il y avait quelque recherche à faire dans les livres, les « jurés de la mer » consultaient des « hommes de loi » comme on consulte des experts, mais sans leur déléguer la décision des procès qu'ils jugeaient eux-mêmes en conscience et en équité. Cependant, suivant la maxime anglaise qui donne tant de poids à l'autorité des juges, la présomption généralement admise était que, sur chaque point, la sentence émanée des magistrats de la mer n'avait été ainsi rendue que parce que « telle était la loi ». L'autorité des jugements se confondait par là, dans l'esprit des peuples, avec la majesté de la loi. On disait indistinctement « la ley d'Oleyron » ou « les jugements d'Oléron ». Par suite de ce respect on recueillait par tradition, là où l'écriture n'était pas encore assez répandue, les décisions des juges de la mer; on les classait par ordre de matières, on y ajoutait quelquefois, comme annexes, ces motifs que les tribunaux rédigent maintenant en « considérants », de leurs sentences.

Les recueils qui nous ont transmis ces monuments de jurisprudence maritime, se sont-ils formés par les soins de

[1] Le règlement de Valence sur la procédure consulaire (en 1343) portait expressément qu'on élirait pour juge « un home de la dita art de la mar è no d'alguna altra art ò offici ò sciencia. » (*Collection de lois maritimes* de M. Pardessus, t. V, p. 374.)

[2] Pardessus, t. II, p. 340.

l'autorité publique, ou bien ont-ils été d'abord l'ouvrage de simples particuliers? Il est à croire que parmi les hommes d'expérience et de sagesse dont se composaient les tribunaux consulaires, il s'en trouva plusieurs qui prirent intérêt à classer les travaux auxquels ils avaient consacré leur vie. Nous voyons d'ailleurs que, dans certaines villes, l'autorité souveraine transformait en règles obligatoires pour tous les citoyens des sentences privées qui lui paraissaient empreintes d'un caractère particulier de sagesse ou d'importance. C'est ainsi qu'à Brême certaines décisions judiciaires, sanctionnées par le sénat, prenaient rang presque parmi les lois, sous le nom « d'ordales » [1].

Quelle qu'ait été leur origine, les principaux monuments de la jurisprudence maritime ne furent point l'œuvre d'un seul homme, ni même d'un seul siècle. Ils allaient se complétant, se perfectionnant de jour en jour. De là ces répétitions fréquentes qu'offre leur texte, et ces « pages blanches » qu'on avait soin de ménager à la fin, pour montrer que le livre était toujours ouvert et que chaque âge pouvait y déposer le tribut de son expérience. Il n'était presque pas de ville ayant joué un rôle dans les affaires maritimes, qui n'eût son recueil de précédents et d'usages à côté de son recueil de lois. On pourrait en citer quelques-uns qui furent autrefois célèbres et dont le nom seul subsiste aujourd'hui. La « table amalfitaine » n'est plus qu'un intéressant souvenir. Ce monument des premiers âges de notre société moderne semble avoir péri tout entier [2], tandis qu'il nous reste au moins un fragment authentique de la « loi Rhodienne », comme un de ces débris qui portent au loin le nom d'un navire naufragé.

Beaucoup d'autres recueils d'usages se sont conservés jusqu'à nos jours; mais deux surtout ont acquis, parmi les peuples maritimes, une autorité de crédit et de sagesse plus grande peut-être que ne l'est celle du commandement dans la loi. Ils étaient devenus, comme « raison écrite », la règle prati-

[1] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. III, p. 309.
[2] *Ibid.*

que des tribunaux de la mer. Faut-il s'étonner que la trace de leurs auteurs se soit perdue, quand presque tous les peuples maritimes s'étaient comme approprié cette œuvre en l'acceptant; quand on voit, par exemple, telle série d'articles, dont l'origine est évidemment française, inscrite d'une part dans la « compilation de Wisby », d'autre part sur le « Black Book » de l'amirauté anglaise?

La vivacité même des controverses qui se sont élevées sur la date et sur l'origine des *Rooles d'Oléron* et du *Consulat de la mer*, démontre que le caractère législatif ne saurait appartenir ni à l'un ni à l'autre de ces documents; car toute loi émanée d'un souverain porte son nom, comme ses monnaies sont empreintes de son effigie. Mais le titre des documents dont nous parlons indique assez leur source judiciaire. Les *Rooles d'Oléron* sont ainsi nommés de l'ancien usage de « rouler » les parchemins sur lesquels étaient écrites les sentences des juges, et le *Consulat* rappelle la qualification la plus ordinaire des juridictions maritimes: que devons-nous donc y voir, si ce n'est le résumé d'une jurisprudence sanctionnée par l'assentiment des peuples, et le témoignage écrit d'une tradition immémoriale de justice ou d'équité?

Ce n'est pas le lieu d'entrer ici dans l'examen des arguments par lesquels le savant auteur de la *Collection de lois maritimes* a mis en lumière, pour tous les yeux, des faits si longtemps controversés. Pour nous en tenir au résultat de son argumentation impartiale et judicieuse, nous croyons pouvoir revendiquer pour la France l'honneur d'avoir produit, dans les *Rooles d'Oléron*, la base principale sur laquelle s'est fondée, au moyen âge, la jurisprudence maritime des ports de l'Océan [1]. En retrouvant les articles originaux de cet ouvrage traduits dans presque toutes les langues du Nord, et entourés

[1] Les Rôles d'Oléron, premier monument du droit maritimee t paraissant comme un rayon de lumière à travers d'épaisses ténèbres, durent fixer tous les regards et servir de règle à ceux qui se livraient aux armements dans quelque pays que ce fût. (Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. II, p. 373.)

partout, sous des titres divers, d'une estime qui ne s'est jamais démentie, nous comprendrons mieux comment, dans l'époque suivante, Louis XIV a pu mériter l'admiration de l'Europe lorsqu'il fit rédiger par écrit ce droit maritime dont les traditions s'étaient si fidèlement conservées sur nos rivages, et avaient jeté tant d'éclat dès le XIIe siècle ou même dès la fin du XIe [1], sous leur forme inculte et primitive. La priorité des *Rooles d'Oléron* ainsi admise, il ne nous en coûtera pas de reconnaître que les titres de Barcelone à s'attribuer le célèbre ouvrage du *Consulat de la mer* l'emportent sur ceux de Marseille [2]. Les deux siècles au moins d'intervalle qui s'écoulèrent entre la rédaction de ces deux documents ont permis aux auteurs du *Consulat* de donner à leur œuvre un développement auquel les *Rooles d'Oléron* n'avaient pu atteindre. Combien de questions nouvelles avaient dû surgir pendant ces siècles où les croisades avaient remué l'Europe toute entière, réuni en faisceau les intérêts chrétiens, et noué avec les Musulmans eux-mêmes par la guerre des rapports qui devaient, plus tard, se résoudre en traités de paix! Aussi, en lisant le *Consulat de la mer*, on s'aperçoit bien vite que le champ de la jurisprudence s'est agrandi. Ce ne sont plus seulement quelques cas particuliers dont la solution est donnée par des arbitres. « Les bonnes coutumes de la mer », comme on les appelle [3], contiennent, dans un cadre méthodiquement étendu, des décisions raisonnées, applicables à presque toutes les matières du droit privé maritime; et ce qui doit frapper surtout notre attention, on y trouve aussi les principes qui régissaient, à cette époque, le droit international de la mer; c'est par là que des maximes inconnues à l'antiquité ont fait, pour ainsi dire, leur entrée dans le monde comme étant l'expression du droit commun de l'Europe maritime.

[1] *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 301.

[2] Suivant M. Pardessus, le *Consulat* aurait paru au plus tôt dans le XIIIe siècle, au plus tard dans la seconde moitié du XIVe. (*Collection de lois maritimes*, t. II, p. 35.)

[3] En tête du *Consulat* sont ces mots : « Açi comencen les bones costumes de la mar ».

Nous reviendrons tout à l'heure sur le contenu de ces chapitres qui traitent, quant au droit de prise, de la condition des belligérants et de celle des neutres; qu'il nous suffise ici de signaler la place qu'ils occupent au milieu de dispositions concernant le droit privé. La distinction que font ordinairement les publicistes, entre les monuments du droit international et les lois intérieures de chaque État, se trouve en défaut quand il s'agit de classer ce recueil d'usages qui n'offre ni le caractère d'un traité, ni celui d'une loi. Les questions du droit des gens sur lesquelles se sont élevés, dans les derniers siècles, les débats les plus passionnés, y sont traitées avec calme, et semblent résolues d'un commun accord entre tous les peuples maritimes : car tous avaient adhéré d'une manière plus ou moins explicite au *Consulat*, et plusieurs, comme la puissante Venise, avaient abandonné leurs propres lois pour l'accepter [1]. Mais, au moyen âge, le droit international maritime n'avait pas encore cette importance que lui ont donnée, dans l'époque suivante, l'immense développement de la navigation commerciale par suite de la découverte de l'Amérique, et la formation des grandes flottes militaires. Le départ entre les questions du droit des gens et les questions du droit privé de la mer ne s'est opéré que lentement, et à mesure que la guerre publique se dégageait pour ainsi dire de la guerre privée. Lorsque les souverains laissaient le plus souvent au commerce maritime le soin de se protéger lui-même, tout ce qui se rapporte aux armements, à la validité des captures, au partage des prises, rentrait presque dans la classe des contrats ordinaires entre négociants et gens de mer. La guerre avait-elle éclaté quelque part, on équipait un navire pour « faire la piraterie », comme on disait naïvement à cette époque (*ad piraticam exercendam* [2]), sans plus de formalités qu'il n'en faut aujourd'hui pour expédier un bâtiment au long

[1] « I Veneti hanno adottato le leggi di Barcellona, abbandonando le proprie. (Marin, cité par Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 7.)

[2] Voir une loi de Sicile (en 1399), rapportée par M. Pardessus, t. V, p. 258, art. 4.

cours. Jusqu'au XIVe siècle l'attache de l'autorité publique n'était pas même nécessaire aux particuliers pour armer des corsaires; elle ne s'exerçait encore qu'à l'égard des armements faits par les villes [1]. Le nom d'amiral, qui depuis longtemps ne s'applique qu'aux délégués du souverain, désignait aussi à cette époque un commandement déféré par des armateurs [2]. La grosse affaire était l'attribution des parts de butin, car le lucre commercial était le grand mobile de ces entreprises, et comme les consuls ou les autres juges ordinaires des contestations maritimes avaient la connaissance de ces matières, il était naturel que le recueil de leurs sentences et de leurs usages contînt aussi quelques règles sur des points qui plus tard tombèrent dans le domaine du droit international et des traités.

SECTION II.

Des juridictions consulaires au dehors.

En insistant tout à l'heure sur ce fait remarquable qu'en matière de droit maritime c'est pour ainsi dire la jurisprudence qui a produit la loi [3], nous avons mis en évidence ce principe lumineux et fécond, que les affaires et les choses de la mer forment comme un monde à part qui a ses règles propres, ses

[1] *Collection de lois maritimes* de M. Pardessus, t. V, p. 394, note 1.

[2] Voir notamment les chapitres sur les armements en course joints au *Consulat de la mer,* et qui remontent au XIVe siècle. On y lit : *L'almirall.... primerament deu jurar als armadors,* que el sia feel è leal, etc. » C'était donc « entre les mains des armateurs » que l'amiral prêtait serment comme étant l'homme de leur choix, comptable et responsable envers eux. (M. Pardessus, t. V, p. 404, note 4.)

[3] « Il y a peu de documents de « droit maritime » antérieurs au XVIIe siècle auxquels on puisse à proprement parler donner le nom de *loi.* Ce que jusqu'à cette époque on nommait coutumes, codes, statuts, quelquefois même lois, n'était que des usages adoptés avec l'approbation plus ou moins expresse des souverains et des magistrats. Tels ont été la plupart des documents contenus dans les deux premiers volumes de ma collection. » (Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. III, p. 223.)

nécessités, ses usages. Mais, si ce besoin d'un régime spécial pour les transactions maritimes se fait sentir même au sein de chaque État, à plus forte raison doivent-elles obtenir des garanties particulières de protection sur le territoire étranger. Il y a, dans le commerce de la mer, un tel fond de bons et paisibles rapports, qu'il avait fini par humaniser l'esprit exclusif des peuples de l'antiquité, en abaissant çà et là les barrières qui s'élevaient autrefois entre les nationalités différentes. Nous avons vu que l'Égypte elle-même avait permis aux Grecs d'avoir leurs propres magistrats sur le marché de Naucratis. Diodore de Sicile [1] et Strabon[2] attestent que, chez les peuples de l'Inde, des magistrats spéciaux étaient chargés de rendre la justice aux étrangers, de veiller à la conservation de leurs intérêts en cas d'absence, et de ceux de leurs héritiers en cas de mort [3] Sous l'unité de l'empire romain, la raison d'être de ces juridictions maritimes destinées à sauvegarder les commerçants étrangers, avait disparu dans toute l'étendue des provinces conquises, puisque les citoyens de Rome retrouvaient alors, jusque sur le rivage le plus lointain, leurs magistrats et leurs lois. Mais après l'invasion des barbares, il devint plus nécessaire que jamais, au milieu du fractionnement des États et du mélange des races, d'établir, en faveur des étrangers, des institutions capables de les protéger au delà des mers. La coutume, pleine d'humanité, qui prévalut presque partout, de laisser chacun suivre la loi que lui assignait sa naissance, se trouva d'accord avec le besoin spécial du commerce maritime [4]. Il parut tout simple d'accorder aux négociants et aux gens de mer la faculté de se faire juger en pays étranger par leurs magistrats [5] et suivant leurs lois, quand cette faculté était pour tout habi-

[1] Lib. II, c. 42.
[2] Lib. XV, c. 1, § 39.
[3] Pardessus, *Lois maritimes*, t. VI, p. 366.
[4] Voir l'*Esprit des lois*, liv. XXVIII, c. 11 et 12.
[5] Dùm transmarini negotiatores inter se causam habuerint, nullus de sedibus nostris eos audire præsumat, nisi tantummodò suis legibus audiantur apud telonarios suos. (Cod. Visigoth., l. XI, tit. 3, c. 2. V. Pardessus, *Lois maritimes*, t. I, p. 153.)

tant, romain ou barbare, le droit commun de l'Europe. Les concessions mutuelles de priviléges pour l'établissement de consulats, chez les peuples chrétiens, se sont donc multipliées, à mesure que la navigation, étendant ses limites, créait au loin de nouveaux centres de relations et d'échanges. Les expéditions des croisés furent éminemment favorables à ce progrès. On a pu observer, dans notre résumé d'histoire, le double caractère de ces entreprises, dont le but était avant tout religieux, dont le résultat fut principalement politique et commercial. Les routes si diverses que prirent les croisés, leurs premières victoires, leurs marches, leurs retraites, leurs efforts séculaires pour retenir quelque chose de ces conquêtes si précieuses à leur foi, contribuèrent à semer sur toutes les côtes de la Syrie, de l'Asie Mineure, de la mer Noire, de la mer Égée, des établissements coloniaux qui sont devenus pour nos contrées occidentales comme les « échelles » par lesquelles on parvient au Levant. Les fruits heureux du commerce et de la paix sont ainsi sortis du sein des guerres, et le fanatisme musulman, qui avait appris par des siéges tels que celui de Saint-Jean d'Acre, ce qu'il en coûtait pour reconquérir les armes à la main des villes occupées par les chrétiens d'Europe, se montra plus facile à leur accorder ces priviléges inoffensifs qui consistaient seulement à avoir des consuls de leur nation pour protecteurs et pour juges.

Tel était en effet, au moyen âge, le double caractère de cette institution des consulats. Les consuls à l'étranger n'étaient pas seulement chargés d'être pour leurs nationaux un conseil, un aide, un appui, et comme une délégation secourable de l'autorité lointaine de la patrie : ils étaient encore, et surtout, des magistrats choisis pour rendre la justice, et pour terminer, soit par arbitrage, soit par jugement, d'après les usages et la loi de leur pays, les contestations qui s'élevaient, en matière de navigation et de commerce, entre les sujets du souverain ou les habitants de la ville qui leur avait délégué ses pouvoirs. Leur compétence s'étendait quelquefois au criminel comme au civil, et lorsqu'ils statuaient comme juges, ils devaient se faire

assister de conseillers qui avaient voix délibérative au jugement [1].

Lorsque cette juridiction s'exerçait sur un territoire colonial quelque étroit qu'il fût, il n'y avait-là qu'une suite naturelle du droit de délégation qui appartient à chaque souverain comme source du pouvoir judiciaire. Il en était autrement, lorsque le souverain qui déléguait des consuls ne possédait aucune parcelle de territoire dans le lieu où siégeait la juridiction consulaire. Le juge propre des nationaux étrangers ne pouvait alors exercer cette magistrature que par une concession privilégiée de la souveraineté locale.

Mais ce privilége, une fois obtenu, suffisait pour déroger à l'ordre naturel des compétences, sans qu'il fût besoin d'aucune attache (ou « exequatur »), individuellement donnée par le souverain du lieu au juge qu'avait délégué une autorité lointaine. Les attributs de la souveraineté n'étaient pas définis, à cette époque, aussi nettement qu'ils le sont de nos jours. Quand les rois de l'Europe étaient réduits à partager avec leurs vassaux le droit de rendre la justice sur leur propre territoire, trouvera-t-on étrange qu'ils concédassent quelquefois à un puissant État, dont ils redoutaient les attaques ou dont l'alliance leur assurait d'évidents profits, le bénéfice d'une juridiction spéciale sans laquelle leurs marchés auraient pu rester sans approvisionnements ou sans acheteurs?

Ces priviléges, sans doute, n'étaient pas exempts de danger. Ce fut, nous l'avons dit, un des moyens que la ligue hanséatique sut le plus habilement employer pour agrandir peu à peu sa puissance au cœur de ces royaumes scandinaves dont elle avait fini par dominer les institutions et les lois : ce fut enfin la marche que les Vénitiens et les Génois suivirent tour à tour pour devenir, à Constantinople, plus puissants que l'empereur.

Et cependant l'idée de cette grande institution consulaire qui, prenant le négociant sous son égide, l'accompagnait par-

[1] Voir notamment le statut de Marseille de 1253-1255. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. IV, p. 259.

tout, sur le vaisseau où il embarquait ses marchandises [1], sur le port étranger où il abordait, sur le marché où il négociait ses échanges, et jusque sur une terre déserte où vingt bourgeois de Marseille [2] ou de Hambourg, se trouvaient réunis par le hasard, avait quelque chose de patriotique et de rassurant qu'on se prend quelquefois à regretter, tout en convenant que les principes rigoureux du droit des gens devaient conduire à restreindre et presque à supprimer, comme on l'a fait plus tard, cette justice anormale.

Ajoutons, à l'honneur du consulat, qu'un de ses bienfaits fut d'épargner aux justiciables des tribunaux de la mer l'application de cette forme de jugement inepte et barbare qu'on appelait le combat judiciaire. « En la court de la mer n'a point de « bataille pour preuve ne pour demande, » « disait l'assise des « bourgeois du royaume de Jérusalem [3] ».

[1] Teneatur curia nostra prædicta, in singulis viagiis maritimis, dare plenam jurisdictionem uni ex habitatoribus loci à consulibus præsentato qui ierit dicto viagio, super omnes de regno nostro mercatores, nautas et naviarios, etc. (Priviléges accordés en 1246 par saint Louis à la ville d'Aigues-Mortes. *Lois maritimes* de Pardessus, t. IV, p. 233, note 2.)

[2] Et si fortè contigerit quòd alicubi sint X vel XX homines de Massiliâ vel plures ubì non sint consul vel consules statuti... tunc liceat eis et possint concorditer... per se consules Massiliæ eligere qui super eis et aliis Massiliensibus ibì advenientibus habeant... potestatem, etc. (Statut de Marseille de 1253-1255. Pardessus, t. IV, p. 258.)

[3] Pardessus, t. I, p. 275, 276.

CHAPITRE III.

EXAMEN SOMMAIRE DES PRINCIPALES QUESTIONS DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL AU POINT DE VUE DU DROIT CONVENTIONNEL OU COUTUMIER ET DU DROIT PRIMITIF.

SECTION Ire.

Bris de naufrage.

S'il y avait jadis « les bonnes coutumes de la mer [1] », il y en avait aussi, comme disent les *Rooles d'Oléron*, de « damnables et mauldictes [2] ».

Telle était celle qui, sous le nom usurpé de « droit de naufrage » (Ducange nous apprend qu'on l'appelait aussi « droit de Lagan [3] ») a résisté, pendant bien des siècles, aux progrès de la civilisation européenne.

Cette coutume avait pris naissance, avec le droit d'aubaine [4], dans ces mœurs païennes où l'étranger, mis au ban de la loi, voyait trop souvent ses biens frappés de confiscation et sa personne réduite en esclavage.

Nous avons déjà signalé l'heureuse influence du commerce maritime pour adoucir cette barbarie; mais le navire brisé par la tempête et devenu le jouet des flots, fut longtemps considéré comme abandonné du ciel et déchu de la protection des hommes.

Je ne crois pas cependant que, chez aucun peuple civilisé, aucune loi générale et formelle ait autorisé l'acte impie de s'approprier les débris d'un naufrage, en présence du patron

[1] Voir l'intitulé du consulat de la mer ci-dessus, p. 308, note 3.

[2] Parce que, en aucuns lieux, la *mauldicte et damnable* coustume court, sans raison, que des navires qui se perdent le seigneur du lieu en prent le tiers ou quart, et les saulveurs ung autre tiers ou quart, et le demourant ès maistres et marchans, etc. (Art. 39 des *Rooles d'Oléron*. Pardessus, t. I, p. 348.)

[3] Voir son Glossaire, au mot *Laganum*.

[4] Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. XXI, c. 17.

ou du maître survivant qui les suit de l'œil et les réclame.

La supposition que ce prétendu droit aurait tiré son origine d'un texte de la loi Rhodienne qui s'est perdu, n'a pu être fondée que sur une interprétation, plus ou moins arbitraire, du rescrit énigmatique d'Antonin [1].

Mais ce qui n'est pas douteux, c'est que pendant tout le moyen âge, il y eut, en matière de bris de naufrage, lutte ouverte entre le fait brutal et le droit, entre la force inique et cupide et la propriété impuissante ou trahie.

Vers la fin du XIe siècle on vit les puissances ecclésiastiques et séculières réunir leurs efforts pour tenter la réforme d'une coutume si sauvage.

La voix de l'Église se fit entendre dans les conciles de Rome (1078), et de Latran (1179). Elle frappa d'anathème ceux qui oseraient, en cas de naufrage, priver des navigateurs chrétiens de leur liberté ou les spolier de leurs marchandises [2].

Ces appels aux sentiments de justice et d'humanité furent entendus par les souverains de l'Europe chrétienne.

Du XIe au XVe siècle les codes des États maritimes sont pleins de lois protectrices des naufragés et vengeresses des crimes commis contre leurs personnes ou leurs biens.

On cite pour leur ancienneté les lois d'Édouard le Confesseur, qui régnait sur l'Angleterre, au milieu du XIe siècle.

Dès le XIIe siècle, les *Grâgâs* d'Islande nous présentent, chez un peuple dont la civilisation était alors ignorée du reste du monde, et parmi des mers infestées de pirates, une législation qui, sur le fait des naufrages, dépasse la loi romaine en prévoyance et en sagesse : elle veille aux intérêts des absents, pourvoit à la sépulture des morts, prescrit de nommer un « curateur aux biens naufragés », et charge des arbitres et des

[1] « In quo quidem Antonini responso per se obscuro enodando insudârunt celebriores jurisconsulti, » dit Ducange au mot *Laganum*. (Voir ce rescrit ci-dessus, p. 123 et 150).

[2] Excommunicationis quoque pœnæ subdantur qui Romanos aut alios christianos pro negociatione vel aliis causis honestis, navigiis vectos, aut capere aut rebus suis spoliare præsumunt. (Concilium Lateranense, sub Alexandro tertio. Collection du père Labbe, t. X, col. 1520-1521.)

jurés de statuer sur les droits en litige; veut que les objets dont le maître a péri soient conservés en nature pendant trois hivers avec proclamations publiques « à la roche du jugement », et même après ce délai, accorde aux ayants droit la faculté de réclamer le montant du prix de vente et des intérêts [1].

Les constitutions bien plus célèbres des empereurs d'Allemagne Frédéric Ier (1175 ou 1177) et Frédéric II (1220 [2] et 1231) sont loin d'offrir un pareil ensemble de remèdes efficaces et pratiques : elles ne sont remarquables que par la sévérité des peines qu'elles édictent contre les coupables de soustractions commises au préjudice des naufragés : mais on sait combien, en matière d'abus profondément entrés dans les mœurs, l'excessive rigueur est voisine de l'impunité.

Nous ne pouvons énumérer ici toutes les mesures conservatoires ou pénales que renferment, sur le même sujet, les ordonnances de saint Louis (1255 et 1258), les *Partidas* d'Alphonse X [3] (1266), la Pragmatique du roi d'Aragon (1288), le statut criminel de Venise [4] (1232), les codes de Lubeck [5] (1240), de Hambourg [6] (1260), de Riga [7] (1270), et surtout ces grands monuments du droit coutumier de la mer dont nous avons fait ressortir tout à l'heure l'importance et l'équité [8].

Mais cette longue série de lois répressives rend elle-même témoignage de la gravité du mal, de son étendue, de sa persistance ; un grand nombre reproduisent la formule de la constitution impériale de Frédéric II : « Nonobstant toute coutume

[1] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. III, p. 57 à 60.

[2] Cette constitution impériale de 1220 est insérée comme *authentique* dans le corps de droit romain. (*Cod.*, lib. VI, tit. 2, *de furtis*, c. 18. (V. Pardessus, t. V, p. 253, note 2.) Une ordonnance de 1315 en prescrivit la publication dans le royaume de France. *Recueil du Louvre*, t. I, p. 610. (Voir aussi Pardessus, t. II, p. CXVI.)

[3] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. VI, p. 49.

[4] *Ibid.*, t. V, p. 19.

[5] *Ibid.*, t. III, p. 403.

[6] *Ibid.*, t. III, p. 360.

[7] *Ibid.*, t. III, p. 506.

[8] *Ibid. Rooles d'Oléron*, t. I, p. 324, 326, 346 et suiv. — *Consulat de la mer*, t. II, p. 206, 253.

des lieux à ce contraire » (*sublatâ penitùs omnium locorum consuetudine quæ huic adversatur sanctioni* [1]). Quelquefois même il semblerait que, pour frapper davantage les esprits, on ajoute, à la réalité déjà si triste, des suppositions à peine croyables; tel serait le crime de certains seigneurs côtiers qui auraient allumé près des écueils des feux trompeurs ou soudoyé des « locmans » perfides pour faire échouer les navires pendant la tempête [2].

Un archevêque d'Upsal (Olaus Magnus), réfugié à Rome, au XVIe siècle, faisait des mœurs du temps cette sombre peinture :
« Ce n'est pas seulement, dit-il, dans les mers du Nord, « c'est dans le monde presque entier que de malheureux « échappés des flots sont exposés à perdre les biens et quel- « quefois la vie pour assouvir la rapacité des seigneurs. Par « soif du gain et par besoin de cacher leurs crimes, ceux-ci « font éteindre les phares et abaisser les signaux placés sur « les côtes pour servir de guides aux navigateurs. Quel su- « jet de larmes, s'écriait-il, que de si détestables pratiques, « dont les païens eux-mêmes eussent dû rougir, se reproduisent « dans notre siècle infortuné, de la part des princes qui se « prétendent réformateurs de la loi chrétienne, et cela sans « crainte des jugements de Dieu et avec ce calme qui semble « indiquer l'absence de remords [3] ! »

Mais en admettant que le zèle du prélat catholique ait été trop loin, que dire de cet article pénal qui se lisait encore dans la célèbre ordonnance de Louis XIV sur la marine?

[1] Voir l'*authentique*, citée dans la note [2] de la page 317.

[2] « Si ledict seigneur étoit si félon et si cruel qu'il souffrirait telles manières de gens et serait participant en leurs malices pour avoir les naufrages, lors ledict seigneur doibt estre prins et tous ses biens venduz et confisqués en œuvres piteables : et doibt estre lié à une esteppe en meillieu de sa maison, et puys on doibt mettre le feu ès quatre cornières de sa maison et faire tout brusler et les pierres des murailles jecter par terre et là faire la place et le marché pour vendre leurs pourceaulx à jamais perpetuellement. (*Rooles d'Oléron*, art. 41. Pardessus, *Lois maritimes*, t. Ier, p. 349; voir aussi t. VI, p. 52 et 53, les *Partidas* d'Alphonse X.)

[3] Voir le texte d'Olaus Magnus. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. III, p. 20.

« Seront punis de mort, les seigneurs voisins de la mer et « tous autres, qui auront forcé les pilotes ou locmans de faire « eschoüer les navires aux costes qui joignent leurs terres pour « en profiter, sous prétexte de droit de varech ou autre tel qu'il « puisse estre [1]. »

Quatorze siècles auparavant, Ulpien avait déjà donné la définition de ce crime qu'il appelle « exécrable » ; mais alors c'était un « crime privé » qui se commettait seulement par des pêcheurs [2] : au temps de Louis XIV, il avait conservé le caractère de « crime seigneurial » que le moyen âge lui avait imprimé.

Mais revenons au droit de naufrage considéré en lui-même et abstraction faite de ces aggravations si odieuses.

A côté d'une loi générale qui le proscrit, on rencontre trop souvent d'autres actes souverains qui le ménagent ou qui le montrent toujours subsistant dans les mœurs. On se demande, par exemple, pourquoi ces chartes, ces traités qui concèdent, à titre de « privilége », à des corporations de marchands ou à des villes étrangères, l'application d'une règle de justice déjà proclamée depuis longtemps comme le droit commun des rivages?

De pareilles contradictions se retrouvent dans l'histoire de toutes les réformes. Le législateur a parlé, mais sa voix n'a pu se faire entendre; il a menacé, mais la force lui a manqué pour réduire à l'obéissance des volontés rebelles sur lesquelles il n'avait pas assez d'empire. En signalant l'inutilité des efforts fais par Andronic Comnène pour abolir la coutume barbare dont nous nous occupons ici, un historien grec s'écriait : « Ne semble-t-il pas que l'élément des naufrages ait effacé, en la délayant avec son onde, l'encre des lois [3] ! »

Essayons de montrer quel fut, en cette matière, le principal obstacle au progrès.

[1] Ordonnance de 1681, tit. IX, art. 44.

[2] Ne piscatores, nocte, lumine ostenso, fallant navigantes... sibique exsecrandam prædam parent, præsidis provinciæ religiosa constantia efficiat. (Fragm. 10, *Dig. De incendio, ruinâ, naufragio.*)

[3] Conatum illum fuisse irritum et intrà scripta substitisse, rubricam imperatoriam illius mali undis eluentibus, ut litteræ illæ planè in aquâ scriptæ viderentur. (Nicetas Choniates, cité par M. Pardessus, t. I, p. 177.)

Il y avait eu, sans doute, de tout temps, sur certaines parties du littoral, des populations besoigneuses et pillardes, vivant de pêche et de maraude, et pour qui tout objet rejeté par les flots semblait une proie envoyée du ciel pour alléger leur détresse.

La spoliation des naufragés ne fut donc d'abord, comme tout autre vol, qu'un acte privé de rapine.

Si elle avait toujours conservé ce caractère, il eût été plus facile de la réprimer, lorsque des gouvernements réguliers commencèrent à policer les peuples barbares.

Mais, par malheur, un principe nouveau, introduit par les institutions féodales, était venu transporter au souverain le profit de cette coutume inhumaine ; ce qui fit employer à la soutenir la force publique qui devait avoir pour mission de la supprimer.

La loi romaine laissait au premier occupant la propriété des objets trouvés sur un rivage [1], de même qu'elle abandonnait au possesseur d'un champ le trésor enfoui dans la terre. La loi féodale, au contraire, fit prévaloir la maxime que « tout objet sans maître appartenait au roi » ; et bientôt, par une conséquence de cette faiblesse dont les royautés féodales eurent tant de peine à se guérir, le « droit de varech ou d'épave » qui frappait de mainmise « les choses jetées à la côte par tourmente ou fortune de mer [2] », tomba presque partout aux mains des seigneurs : quelques-uns l'avaient obtenu par concession royale ; la plupart l'avaient usurpé.

Ce droit cependant, tel que le définissaient les jurisconsultes de la mer, n'avait rien d'absolument contraire aux principes d'une justice rigoureuse; car « il ne s'étendait, suivant Bracton, qu'aux choses abandonnées sans intention de les re-« prendre ou dont le maître avait péri par naufrage [3]. »

[1] Lapilli et gemmæ et cætera quæ in littore inveniuntur, jure naturali statim inventoris fiunt. (*Institut. De rerum divisione*, l. 18.) Rien ne laisse croire, dit M. Pardessus, que le fisc y prétendît quelque droit (t. I, p. 77).

[2] *Coutume de Normandie*, art. 596.

[3] Id propriè dici potest Wreckum cùm res projecta habita sit pro derelicta: item magis propriè si navis frangatur, de quâ nullus vivus evaserit, et

C'était pour constater cet « abandon du maître » que plusieurs coutumes fixaient un délai pendant lequel les objets échoués devaient être conservés en nature, et rendus, s'il y avait lieu, aux ayants droit qui se faisaient connaître.

Les « grágás » d'Islande que nous avons cités plus haut étendaient ce délai jusqu'à trois années.

Le statut de Trani le restreignait, au contraire, à trente jours[1].

Il fut décidé par le Consulat de la mer que les effets échoués sur le rivage ou trouvés flottant sur l'eau seraient mis en dépôt pendant « un an et jour » pour être représentés à toute personne qui pourrait les réclamer, et ce terme devint peu à peu le droit commun de l'Europe[2].

Quant aux objets trouvés gisant au fond de la mer, la coutume ne fixait aucun terme pour la vente ; car, disait-on alors, « marchandise au fond de l'eau attend son maître[3]. »

A défaut de réclamation en temps utile, le Consulat attribuait, suivant le principe du droit romain, la propriété des objets naufragés à celui qui les avait découverts. D'autres coutumes prescrivaient d'en faire deux parts, dont l'une revenait à l'inventeur, et l'autre à l'autorité du lieu.

Mais ces mesures conservatrices, prescrites par la coutume ou par la loi dans l'intérêt des naufragés et des absents, étaient trop souvent négligées par les seigneurs, impatients de mettre la main sur un profit qui pouvait leur échapper, et de rendre ainsi productives pour leur fisc les grèves stériles de la mer.

Les rois de France furent des premiers à donner l'exemple d'une salutaire réforme pour les côtes maritimes qui dépendaient directement de la couronne. Philippe-Auguste avait (en 1191) réduit son droit fiscal aux épaves dont la propriété n'était pas réclamée[4].

maximè si dominus rerum submersus fuerit. (*Tractatus de corond.*) Ducange, au mot *Wreckum*.

[1] Art. 19. Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 243, 244.

[2] Art. 252. Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 253 à 256.

[3] L'avoir qui est au fons attent son seignour. *Assises de Jérusalem*, c. 46. Pardessus, *Lois maritimes*, t. I, p. 281.)

[4] Ducange, au mot *Laganum*.

Quelques seigneurs, et entre autres un comte de Poitou d'abord célèbre par ses déprédations envers les naufragés, avaient également consenti à rentrer dans les bornes de la justice, mais Ducange nous apprend qu'un mauvais renom continua pendant longtemps à planer sur les rivages occidentaux de la France.

Le *Guidon de la mer*, curieux monument du XVIe siècle, atteste que, même après l'abolition du barbare usage de confisquer les naufragés corps et biens, il s'en conservait encore quelques traces dans plusieurs seigneuries du littoral où les navires étaient obligés de se procurer, moyennant le paiement de certains droits, un sauf-conduit spécial pour le cas de naufrage [1].

Ailleurs, l'indemnité de sauvetage, qui doit en équité se réduire au paiement des impenses, en y ajoutant un légitime salaire, avait été transformée en une sorte de confiscation partielle qui atteignait, tantôt la moitié, tantôt le tiers, ou telle autre quote-part des effets retirés des flots, suivant leur nature ou leur valeur.

Il nous faut attendre, pour voir la fin de ces abus, l'époque où l'autorité royale, s'affermissant sur les ruines de la féodalité, recouvra peu à peu l'exercice de tous ses droits.

Mais cette époque n'est pas encore celle dont nous poursuivons ici l'exposé.

Pendant que l'esprit étroit et fiscal de la féodalité s'efforçait ainsi de retenir quelques restes d'une coutume inique et barbare, et luttait contre la double influence de la religion et de la royauté, l'esprit commercial, au contraire, lié d'une antique alliance avec la justice, secondait de tout son pouvoir ces influences salutaires. Là où les commerçants possédaient l'autorité, ils s'en servaient pour mettre sous la protection des lois

[1] S'il y a coustume du pays au contraire, comme en aucuns endroits du pays de Bretagne, quiconque en prend un bref ou certificat des juges en la vicomté de Lyon (de Léon), que le vulgaire dit « parler aux Hébrieux », et le navire se perd ou submerge en la coste, le tout est applicable au seigneur du lieu; en prenant le bref, ils évitent la confiscation. (Art. 33 du *Guidon de la mer*. Pardessus, t. II, p. 395.)

les personnes et les biens des naufragés. Là où ils n'avaient encore pour moyen d'action que la supplique et la plainte, ils s'adressaient aux rois, aux seigneurs eux-mêmes, à tous les dépositaires de la puissance souveraine, pour obtenir, au moins à titre de concession ou de privilége, l'exemption des prétendus droits de confiscation ou de naufrage. C'est ce dernier moyen qu'employèrent d'abord avec une infatigable constance, et même avant qu'elles fussent réunies en corps, les villes du littoral de la mer du Nord et de la Baltique qui formèreut peu à peu la grande confédération hanséatique. Ces priviléges, dont les plus anciens remontent à la fin du XIII[e] siècle[1], se renouvelaient non-seulement à chaque changement de règne, mais souvent pendant la vie même du souverain. Par ces concessions multipliées, et dont les termes s'étendaient toujours, les Hanséatiques frayaient la voie à une réforme plus complète. Lorsqu'ils se sentirent à leur tour puissants et forts, ils firent prévaloir, dans les royaumes étrangers où leur influence était dominante, les principes de protection et de justice que chacune de leurs villes, et plus tard la confédération entière, avait introduits dans ses propres lois sur les naufrages; le lien fédéral qui les unissait fut un des moyens dont on se servit efficacement pour abolir, dans les lieux soumis à l'autorité commune, le pillage des objets naufragés; car le sénat était chargé d'en interdire partout le trafic, et si quelque ville était convaincue d'avoir sciemment négligé de prendre des mesures dans ce but, elle devenait passible, envers les villes unies, d'une forte amende[2].

Nous trouvons un pacte plus sévère encore, passé au XIII[e] siècle entre les villes dont les commerçants fréquentaient les marchés alors célèbres de l'île de Gottland. Elles s'engageaient mutuellement à exclure de leur société toute ville qui n'aurait pas exactement accompli les prescriptions contenues dans un règlement plein de sagesse qu'elles avaient adopté d'un accord unanime pour la protection des naufragés[3].

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. III, p. 20.
[2] Voir notamment le *recès* de 1447 (art. XX), Pardessus, t. II, p. 484.
[3] Item quæcumque civitas præsumptuosè prohibitiones seu arbitria prælibata non servaverit, illa de societate seu consodalitate mercatorum in omni-

Il était naturel que sur les rivages européens de la Méditerranée, qui ont été le berceau de la civilisation moderne, il y eût moins d'efforts à faire pour abolir l'odieuse coutume que nous signalions tout à l'heure. Si les États gouvernés suivant la loi féodale l'avaient admise, les villes indépendantes, dont le commerce maritime faisait la richesse, eurent dès l'origine un puissant intérêt à la combattre. On retrouve partout des preuves de leurs efforts persévérants pour atteindre ce but d'humanité; dans leurs propres lois, dans leurs traités de commerce, dans les priviléges qu'elles obtenaient pour l'établissement de nouveaux comptoirs à l'étranger. Les statuts de Marseille rendent témoignage, par leur silence même, qu'il n'y avait pas, sur son territoire, d'abus graves à réformer [1].

Les *Constituta usûs* de Pise, l'un des plus anciens monuments qui nous restent du droit coutumier de la Méditerranée, posaient, dès le XIIe siècle (1160), en matière de naufrage, les principes les plus justes et les plus humains.

Non-seulement, il était interdit aux seigneurs des lieux ou à tout autre de s'approprier aucune partie des débris du navire ou de la cargaison jetés à la côte, afin que ces débris pussent être restitués, tels que la mer les avait rendus, au propriétaire de la coque ou des marchandises; mais à ce devoir passif de ne causer aux naufragés aucun dommage, venait s'ajouter, dans la loi, un devoir actif qui n'était plus de justice, mais d'humanité, et j'oserais dire de charité, car c'est la civilisation moderne qui l'a introduit dans les mœurs.

Le sentiment païen, sur les naufrages, s'exprimait dans ces vers fameux :

> Dulce mari magno turbantibus æquora ventis
> E portu magnum alterius spectare laborem [2].

Le statut de Pise se rend, au contraire, l'organe de l'huma-

bus locis et viis penitùs ejiciatur, nisi ità evenerit quòd injustitiam contrà mercatores factam reformaverit. (Voir le règlement entier en date de la Saint-Jean 1287. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. III, p. 115, note 2.)

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. CXVII.

[2] Lucrèce.

nité chrétienne lorsqu'il veut que tout assistant, loin de rester spectateur indifférent ou satisfait du désastre qui se prépare, s'élance du port dans la première barque qui s'offre à lui pour voler au secours du navire en détresse [1].

On trouve même plus tard, dans les statuts d'autres villes italiennes, des peines prononcées contre ceux qui ne rempliraient pas ce devoir de sauvetage [2].

Le bénéfice de ces prescriptions s'étendait aux étrangers comme aux habitants des villes où les statuts étaient promulgués [3]; mais remarquons aussi la limite à laquelle s'arrêtait à cette époque le sentiment d'humanité dans le droit des gens.

Tout ce qui portait le caractère de « propriété ennemie » était par cela même hors la loi; il n'y avait donc nulle part de protection pour le navire ennemi qui faisait naufrage ou qu'un accident quelconque amenait à la côte : corps et biens tombaient alors, comme un butin de guerre, aux mains du premier occupant ou du seigneur, suivant qu'il s'agissait d'un rivage soumis à l'empire du droit féodal ou à celui du droit romain.

Or, sous le mot d'*ennemi*, au moyen âge, on comprenait non-seulement tout belligérant ou tout pirate, mais aussi tout Mu-

[1] Homines loci ubi straccus (i. e. naufragium) evenerit, vel etiam circumstantes, teneantur (eis) qui straccum vel naufragium passi fuerint præstare, pro eorum succursu, auxilium et favores. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 583.)

[2] Statutum et ordinatum est quòd quælibet persona terrigena vel forensis quæ reperiretur esse in portu Arimini cum aliquo ligno sive barcâ armatâ, si lignum antè portum prædictum esset in periculo et periclitaretur in mari, in tali loco quòd posset humanè sine periculo personarum illarum qui eam vellent juvare, quòd ille vel illi qui dicta ligna habent in portu, et quilibet alius qui est de arte maris, debeat ire ad dictum portum et omni modo quo poterint debeant dictam navem periclitantem trahere à periculo.. et qui contrà fecerit non faciendo dicta, puniatur arbitrio Potestatis, habito respectu ad negligentiam et culpam delinquentis. (*Statut de Rimini* de 1303. Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 113.)

[3] On le voit notamment par le statut de la ville d'Arles en 1150 : « Pro labore suo de lignis *extraneorum* accipiant duos solidos tantùm. » (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 251.)

sulman ou Turc, comme ennemi du nom chrétien, et même, par suite de la confusion qui existait encore entre le droit canonique et le droit des gens, cette rigueur s'étendait jusqu'aux dissidents excommuniés par l'Église [1].

Il faut apprécier les progrès de chaque époque d'après ses institutions, ses mœurs, ses croyances.

Dans l'immense lutte engagée au temps des croisades entre deux principes contraires, le premier besoin de la chrétienté, qui portait dans ses entrailles la civilisation moderne, était de resserrer les liens de son unité pour opposer à la barbarie, si longtemps envahissante, une force homogène : il ne pouvait donc être question alors de ces tempéraments d'équité auxquels, dans la plénitude de sa force, elle s'est prêtée depuis sa victoire.

SECTION II.

Premiers contrats d'assurance maritime. Système d'assurance mutuelle. Système d'assurance à prime.

Le contrat d'assurance appartient au droit privé par sa nature; il touche au droit public par la grandeur et la puissance de ses résultats, car il fait partie de cet ensemble de mesures protectrices qui mettent le commerce maritime à l'abri des risques, non-seulement de la tempête, mais de la guerre. Plus que tout autre, en effet, le commerce de la mer vit de sécurité; il vit d'espérance. Ses préparatifs sont coûteux, ses opérations lentes et lointaines. Tant d'argent et d'industrie qu'on « met sur l'eau » pour un temps si long, peuvent, en cas de succès, enrichir le négociant et l'armateur, mais peuvent aussi causer sa ruine, si le navire périt par le fait des éléments ou des hommes. De là ce besoin de protection et de garantie qui s'est fait

[1] « Nisi talia sint navigia quæ piraticam exerceant, aut sint nobis vel christiano nomini inimica, » disait l'empereur Frédéric II, dans sa Constitution de 1220, insérée dans les authentiques du Code. (Pardessus, t. V, p. 253, note 2. V. aussi les *Partidas* d'Alphonse X (Pardessus, t. VI, p. 50), les *Rooles d'Oléron* (Pardessus, t. I, p. 351).

sentir dès qu'un navire, partant, comme on dit, pour « le long cours », est sorti d'un port.

Mais il y a, pour le commerce maritime, deux sortes de garanties : l'une qui prévient, l'autre qui répare; l'une qui sauvegarde le navire et ce qu'il porte contre certains risques en le protégeant, l'autre qui atténue la perte en indemnisant le marchand et l'armateur.

A la première sorte de garanties se rattachent toutes les mesures de « protection armée » qui feront l'objet des sections suivantes. Dans celle-ci, nous nous occuperons seulement des moyens inventés par le génie commercial pour venir, par des contrats et des combinaisons de prévoyance ou d'équité, au secours des intérêts que n'a pu sauvegarder l'emploi de la force ou l'appel à la justice.

Le moyen le plus simple d'atténuer la perte pour chacun, c'est de la répartir équitablement sur tous ceux qu'atteint un commun désastre.

La contribution proportionnelle en matière de jet fut la première application pratique de ce principe au droit maritime.

Nous avons fait remarquer, précédemment, que la loi rhodienne réalisa du premier coup la combinaison la plus parfaite qui ait jamais été inventée en cette matière.

Mais cette combinaison n'était applicable qu'à un seul cas, celui d'une perte partielle de marchandises sacrifiées par plusieurs au salut commun.

Dans la suite, on altéra le principe pour en étendre le bienfait; ou plutôt un autre principe non moins juste, mais plus large, vint prendre place à côté de celui qu'avait consacré la loi rhodienne sur le jet.

Ce principe nouveau fut l'association volontaire de tous les intérêts engagés ensemble dans une entreprise, et soumis par conséquent aux mêmes périls, pour se « garantir l'un l'autre » contre ces risques, par la promesse mutuelle de supporter la perte en commun au *prorata* des valeurs.

L'indemnité, dans ce cas, au lieu d'être la récompense du

sacrifice fait par un seul ou par plusieurs pour le salut commun, devint l'effet d'un pacte librement consenti par ceux entre lesquels s'était formé cet engagement de mutuelle garantie.

Ainsi s'effaçait la distinction, si nettement marquée par le droit romain, entre ce que la langue moderne du commerce exprime par les mots « d'avaries communes » et « d'avaries particulières ». Le principe de la contribution proportionnelle put s'étendre à toutes les natures de dommages éprouvés et à toutes les sortes de risques courus sur la mer ou à l'occasion du commerce maritime.

D'une part, la perte des agrès, des apparaux [1], celle de la coque même du navire, ou le sacrifice d'une somme d'argent donnée par composition pour éviter une capture, purent tomber en contribution comme le jet des marchandises; d'autre part, ce mode d'assurance fut applicable, non-seulement aux sacrifices qui avaient sauvé le navire et la cargaison, mais aussi à ceux qui n'avaient pas empêché le sinistre ou l'avarie [2], soit qu'il s'agît d'échouement, de naufrage ou de prise, soit que le dommage fût le résultat de la violence des éléments ou de la malice des hommes.

Mais de ce que cette assurance mutuelle de la mer pouvait s'étendre à tant de cas et de situations divers, il ne faudrait pas conclure que dans la pratique, elle eût reçu partout, ou même dans la plupart des villes maritimes, une extension aussi grande.

Le système de la loi rhodienne, adopté par le droit romain, est resté, pendant tout le moyen âge, en présence du système nouveau; ils ont, l'un et l'autre, prévalu tour à tour dans certaines lois, dans certaines coutumes, ou bien se sont mélangés ensemble pour former mille combinaisons différentes appropriées aux tendances et aux besoins particuliers de chaque État.

Ainsi M. Pardessus fait remarquer que c'est surtout à Ve-

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 6.
[2] Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 106, 107.

nise et dans les autres villes du golfe Adriatique que s'est développé le nouveau système [1].

Il y prit même tellement faveur qu'à défaut de conventions conclues entre les expéditeurs et les chargeurs, la coutume ou la loi faisait de la contribution, étendue à un grand nombre d'avaries réputées autrefois particulières, le droit commun de la navigation maritime [2].

Le statut d'Ancône, par une disposition assez bizarre, voulait que chaque nature de marchandise ne pût être appelée à contribution que pour la perte éprouvée par une marchandise similaire [3].

Sur l'autre rivage de l'Italie et sur ceux de la France et de l'Espagne, le principe du droit romain conserva mieux son empire, ainsi que l'attestent notamment les statuts de Pise (1160)[4] et de Marseille (1255)[5]. Le *Consulat de la mer* permettait aux intéressés de stipuler une association de risques en cas d'échouement, mais ne rendait pas la contribution obligatoire par le seul effet de la loi [6].

Quant aux villes de la Baltique et de la mer du Nord, rien ne prouve qu'elles aient admis ces modifications au droit romain.

[1] Venise et Ancône, tout en conservant le fond de l'ancienne législation maritime des Romains, y avaient apporté des modifications ou additions résultant de nouveaux besoins : l'ancien système sur la réparation des avaries par voie de contribution avait été considérablement modifié par les statuts de ces villes, et je crois qu'il en fut ainsi dans toute l'Adriatique. C'est précisément dans un statut de la ville de Trani, située sur cette mer, statut dont la rédaction est attribuée aux navigateurs les plus expérimentés du golfe Adriatique, que se trouve la plus ancienne preuve de ce changement. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 216.)

[2] Statut de Trani de 1063. Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 237. Statut de Venise de 1255. Même collection, t. V, p. 48, 49. « La rubrique LXXXVI du statut d'Ancône fait une obligation légale de la contribution dans ce cas (l'échouement avec bris), sans qu'aucune convention soit nécessaire » (même tome, p. 107).

[3] Statut de 1397. Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 186, 187. Voir aussi p. 238, note 5.

[4] Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 580.

[5] *Ibid.*, t. IV, p. 282.

[6] *Ibid.*, t. II, p. 170, 171.

Au reste, les essais partiels faits pour établir une sorte « d'assurance mutuelle » touchant les risques maritimes ne furent qu'un remède insuffisant et incomplet.

Ces associations, limitées à une seule entreprise, manquaient de ressources pour remplir leur but. Elles ne pouvaient réparer que les faibles dommages : l'allégement qu'elles procuraient devenait moins sensible à mesure que la perte était plus grave, et lorsque tout avait péri, navires et marchandises, il ne restait plus rien à répartir entre les victimes de ce complet désastre.

C'était dans de plus vastes combinaisons que devait se trouver un système efficacement protecteur.

Il est à croire qu'on s'agita longtemps pour le découvrir, sous la pression de ce besoin croissant de garantie qu'éprouvait le commerce à l'époque où les croisades commençaient à relier entre eux tous les peuples maritimes de la chrétienté.

Mais les histoires ne nous offrent presque aucun indice sur ce travail de recherche qui dut précéder la découverte de « l'assurance à prime ».

Nous voyons seulement par de curieux passages des annales portugaises [1] que, vers la fin du XIVe siècle, le roi de Portugal Ferdinand (il régna de 1367 à 1389) avait organisé à Lisbonne et à Porto « des bourses communes » qui semblaient tenir à la fois des deux sortes d'assurance.

Tous propriétaires ou armateurs de navires du port de 50 tonneaux et au-dessus qui voulaient s'associer ainsi étaient tenus de faire inscrire leurs bâtiments sur les registres de la compagnie, avec une déclaration exacte de leur valeur, et de verser, sur le gain produit par chaque voyage et provenant tant du fret que d'autres causes, deux couronnes pour 100 dans la « bourse commune ».

En cas de perte totale d'un navire, par tempête, échouement, capture de l'ennemi, ou tout autre accident de mer arrivé en voyage ou dans le port, la bourse devait fournir un

[1] Voir les passages de ces chroniques rapportés par M. Pardessus (*Lois maritimes*, t. VI, p. 302, 303 et suiv.).

autre navire en remplacement de celui qui s'était perdu ou en payer la valeur[1].

Si les fonds mis en commun n'y suffisaient pas, on devait se procurer l'excédant au moyen d'une répartition faite par des prud'hommes sur tous les coassociés au *prorata* de la valeur inscrite de leurs navires, et à défaut de paiement, leurs biens étaient immédiatement saisissables.

Dans le cas cependant où le nombre et la valeur des navires perdus auraient excédé notoirement les ressources actuelles des associés, un délai pouvait leur être accordé pour le paiement de la dernière moitié de la somme contributoire.

La compagnie ne répondait pas des réparations auxquelles les armateurs pouvaient être condamnés pour dommages causés par leurs navires à d'autres navires quelconques ou à des ports ou villes étrangères, à moins qu'ils ne fissent la preuve que ces dommages avaient eu pour motif la légitime défense ou le service du roi ou du pays.

Enfin, en cas de guerre publique déclarée par le roi, les pertes de navires armés pour la défense commune devaient être couvertes au moyen d'avances faites par le trésor royal et remboursées ensuite avec les deniers de l'association[2], mais à la charge par les armateurs ou propriétaires de navires de ne conserver alors que la moitié des gains qu'ils réaliseraient par capture ou de toute autre manière, et de verser l'autre moitié dans la « bourse commune ».

Le roi avait ordonné que ses navires, qui étaient au nombre de douze, feraient partie de l'association, aux mêmes conditions que tous les autres.

[1] Quamdo aconteçesse que alguum ou alguuns navios pereçessem per tormenta ou per outro cajom, e esto em portos ou seguimdo suas viageens, ou seemdo tomados per emijgos, imdo ou vijmdo em auto de mercadaria, que esta perda dos ditos navios que assi pereçessem, se repartisse per todollos senhores dos outros navios, etc. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. VI, p. 306.) (Extrait de la chronique du roi Ferdinand, par Ferdinand Lopès, cap. XCI.)

[2] Pereçemdo delles (navios) em taaes armadas seemdo feitas por prol communal, que fossem pagadas dos beens comũũes de seu senhorio, e fossem primeiro pagadas do seu tesouro (de el Rei). (Pardessus, t. VI, p. 307.)

Les comptes de l'association devaient être rendus, chaque année, par les administrateurs de la bourse commune en présence de deux prud'hommes (presente dous homeens boons).

« Cette coutume, ajoutait l'historien, fut suivie dores en « avant dans le royaume [1]. »

On n'a retrouvé nulle part le texte de la loi dont Ferdinand Lopès nous donne ainsi l'analyse.

Mais ce qu'il dit suffit pour montrer combien, au XIVe siècle, les idées s'étaient élargies en ce qui touchait la théorie des assurances.

Il ne s'agissait plus d'un simple partage de perte à régler, comme en famille, entre un petit nombre d'ayants droit à la propriété d'un seul navire ou de son chargement.

Tous les armateurs d'une province ou même d'un royaume étaient appelés à se rendre mutuellement « assurés et assureurs » pour les risques de leurs navires; et ce versement préalable d'une quotité fixe des bénéfices de mer, en bourse commune, indiquait déjà la transition d'un système à l'autre, puisque, si les sinistres ne dépassaient pas une certaine mesure, il n'y avait pas d'autre contribution à répartir en cas de perte ou d'avarie.

Mais suivons pas à pas les plus anciennes traces qui nous restent de la première apparition de l'assurance à prime dans notre Europe [2].

On lit dans une chronique de Flandre qu'en l'an 1310, sur la demande des habitants de Bruges, le comte de Flandre « permit dans cette ville l'établissement d'une chambre « d'assurance, par laquelle les négociants pussent faire assu- « rer leurs marchandises exposées à des risques sur mer ou « autres, moyennant quelques deniers pour 100 » [3]. La chronique ajoute qu'il fit différentes lois pour garantir la durée

[1] Assi se costumou d'hi em deamte em seu reino. (Pardessus, t. VI, p. 308.)

[2] On ne trouve pas avant 1300 le moindre témoignage que les assurances (à prime) aient été connues en Europe. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 331.)

[3] Chronyk van Vlaendern, p. 462, c. XL, cité par M. Pardessus, *Lois maritimes*, t. Ier, p. 356. V. aussi, t. II, p. 370, et tome IV, p. 567.

d'une institution aussi utile, mais ces lois ne sont pas parvenues jusqu'à nous.

Dans un ouvrage composé en 1330, sur le commerce de Florence, Pegolotti mentionne formellement les droits que les courtiers de cette ville percevaient sur les conventions faites « a rischio di mare e di genti » [1].

Mais ces expressions sont trop vagues pour qu'il soit permis d'affirmer que, dès les premières années du XIV[e] siècle, « l'assurance à prime » se fût dégagée, à Bruges et à Florence, de ce mélange avec les principes de « l'assurance mutuelle » dont les bourses communes du Portugal nous ont offert, à la fin du même siècle, un intéressant exemple.

Ce qui ne saurait être mis en doute, c'est qu'une innovation aussi importante a dû se mûrir par de nombreux efforts et pénétrer lentement dans les coutumes de la mer, bien avant de se produire en système nettement défini par la loi.

Une ordonnance des magistrats de Barcelone de 1435 est le premier monument législatif qui nous présente le « contrat d'assurance à prime » tout formé [2].

Ce serait ici le moment d'approfondir cette matière, si elle rentrait dans le cadre spécial de nos études : mais nous n'avions à la toucher qu'en passant pour signaler ses rapports avec le droit public et raconter pour ainsi dire la filiation d'un principe qui était en germe dans la contribution de la loi rhodienne, et qui a reçu tout son développement dans l'assurance à prime.

Suivant la remarque que nous avons déjà faite, il semble que ce dernier contrat soit arrivé à sa perfection dès l'instant où nous le voyons apparaître dans la loi [3].

Il suffit pour s'en convaincre de lire cette suite de règlements

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 567, t. V, p. 331, et p. 493, note 2.

[2] Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 493 et suiv.

[3] Au sujet de l'art. 2 de l'ordonnance de Barcelone de 1435, M. Pardessus met en note : « Cette disposition prouve que la théorie des assurances était très-bien comprise *et nous n'avons rien fait de mieux depuis quatre siècles.* » (T. V, p. 494, note 4.)

émanés des magistrats consulaires de Barcelone qui commence par l'ordonnance de 1435 et finit par celle de 1484 [1].

Ne nous fournit-elle pas une nouvelle preuve des progrès faits par la science commerciale sous l'influence du mouvement maritime dont les croisades avaient été le point de départ, et dont nous avons tout à l'heure esquissé le tableau [2].

Tandis que nous ne rencontrons, à cette époque, presque aucun document de la science du droit des gens, l'instinct du commerce, stimulé par l'intérêt et par le besoin de garantie, parvint tout seul à découvrir, par des voies qui nous sont inconnues, une des théories les plus ingénieuses et les plus hardies que l'esprit de l'homme ait jamais conçues.

Il lui a fallu, ce semble, demander à une autre science qui n'existait pas encore, quelles étaient les chances de péril des écueils et celles des tempêtes, étendre ce « calcul des probabilités » jusqu'aux événements de la guerre, puis, ce qui n'était pas moins difficile, faire violence à l'esprit de monopole jusqu'à admettre dans la même assurance des nationaux et des étrangers, combiner enfin tous ces éléments de manière à convertir en une source de profit pour les assureurs le faible sacrifice au moyen duquel les assurés se rachètent de toute crainte.

Avant de clore ce chapitre, une dernière observation historique se présente. Les lois qui avaient étendu « l'assurance mutuelle » à divers risques maritimes, émanaient des ports de la Méditerranée. Il en a été de même de celles qui ont organisé « l'assurance à prime ». Après les ordonnances des magistrats de Barcelone, on rencontre, en 1468, une ordonnance du grand conseil de Venise sur la juridiction en matière d'assurances [3]. L'époque suivante nous offrira, d'abord, des règlements publiés sur cette matière, à Florence, en 1522 et 1528. Les villes maritimes de la Flandre et de la Baltique semblent avoir été des dernières à admettre cette grande innova-

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 493, 502, 507, 521, 523.
[2] *Ibid.*, t. V, p. 332.
[3] *Ibid.*, t. V, p. 65.

ion dans leurs usages ou tout au moins dans leurs lois [1].

Le caractère circonspect et réfléchi des commerçants du Nord eur aura peut-être inspiré d'abord quelque méfiance contre ıne théorie qui pouvait passer, à leurs yeux, pour aventureuse ıvant que la pratique en eût nettement démontré les avantages.

SECTION III.

Des associations défensives.

Bien qu'il soit de la nature de l'assurance de s'étendre même ux risques de guerre, on comprend que, dans ce cas, son fficacité ne soit plus la même ; car c'est une « institution de rédit » qui vit de combinaisons et de prévoyance, et les vénements de la guerre maritime ont pour résultat inévitable le mettre en défaut tous les calculs fondés sur les chances orlinaires. Les assureurs n'ont alors qu'un moyen de tenir leurs ngagements, et, en indemnisant autrui, d'éviter leur propre uine ; c'est de hausser la prime d'assurance à un taux qui deient à son tour ruineux pour l'assuré.

Mais, contre les risques de la guerre, un autre ordre de garanties se présente : ce sont celles qui se rattachent à la « proection armée » des navires marchands.

Avant d'être fournie par l'État, cette « protection » fut d'abord « mutuelle », comme l'assurance l'avait été dans son principe.

Nous avons déjà parlé des « voyages de conserve » que les Grecs appelaient ὁμοπλοία. Au moyen âge, les coutumes de la ner fixèrent les règles de ce contrat.

La convention par laquelle deux ou plusieurs patrons de navires, de force inégale ou pareille, s'engageaient à voyager de conserve, *conservagium facere*, devait être rédigée par un écrivain juré et scellée du sceau des parties : on pouvait cependant, en cas pressant, se contenter de l'écrire sur le registre du navire ou même en faire la preuve par témoins [2].

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 370, 450, 451.

[2] *Consulat de la mer* (art. 93 et 286). Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 98 et 330.

Elle s'étendait quelquefois au voyage entier, d'autres fois elle s'appliquait seulement à la traversée de certains parages [1] que la présence des pirates ou des ennemis rendait plus périlleux.

Chacun des navires voyageant de conserve devait se tenir à telle portée des autres que sa vergue fût toujours aperçue de leur bord [2].

Le patron qui manquait à ses engagements était tenu de réparer le dommage que l'autre partie aurait pu souffrir par manque de secours, suivant la déclaration de l'équipage, à moins qu'il ne fît lui-même la preuve qu'une force majeure l'avait empêché d'exécuter le contrat [3].

Cette obligation « d'observer la conserve » qui ordinairement résultait d'une convention libre, pouvait aussi être imposée par l'autorité publique [4]. Nous lisons dans un des statuts de Gênes relatifs à « l'office de Gazarie », qu'il est ordonné à tout navire partant pour la Romanie (Roumélie) de « voyager de conserve » avec ceux qui feraient retour vers ces parages, sans pouvoir se séparer jusqu'à Malvoisie (Nauplie), sous peine d'une amende de 1,000 livres génoises [5].

Il y avait encore une autre sorte de stipulation usitée au moyen âge, qui liait bien plus étroitement l'un à l'autre le sort de deux navires. C'était la promesse de « se tenir câble » (de dar cap a altra nau) : on peut croire par ce qu'en dit le *Consulat de la mer* [6], que ce genre de secours, qui paraîtrait si compromettant aujourd'hui, s'achetait à prix d'argent, lorsqu'un faible bâtiment voulait se mettre sous la protection d'un gros navire. La coutume recommandait au patron qui faisait un tel marché de ne pas le conclure sans l'assentiment des propriétaires

[1] Ordonnance du royaume d'Aragon (1258), art. 4. Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 341.

[2] Jons-Bog d'Islande (1281). Pardessus, *Lois maritimes*, t. III, p. 81.

[3] Art. 286 du *Consulat* (déjà cité).

[4] *De voluntate spontaneâ vel mandato rectoris vel consulum*. Statut de Marseille, de 1253-1255, chap. 23. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 277.)

[5] Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 499 (art. L).

[6] *Consulat de la mer*, art. 94. Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 98 et suiv.

de marchandises, et le rendait responsable envers eux des avaries ou des pertes que cette association de risques pouvait entraîner.

SECTION IV.

Diverses formes de la guerre maritime.

§ 1. — Composition des flottes et des escadres de guerre.

La guerre maritime et la guerre continentale ont une commune origine, et, à beaucoup d'égards, leurs conditions, leur régime, ont été longtemps les mêmes.

A la naissance de nos sociétés modernes, il n'y avait pas plus d'armées permanentes que de flottes militaires constamment équipées.

Un système de services publics fondé sur la prévoyance ne s'organise qu'à la longue.

On pourvoit d'abord au plus pressé ; on ne s'occupe d'aviser aux besoins sociaux que sous le coup de la nécessité qui commande.

Combien de siècles se sont écoulés avant que la cour de justice du roi devînt sédentaire !

On attendait qu'il y eût des causes pour assembler les juges.

De même on attendait qu'une guerre éclatât pour équiper une flotte [1] et réunir une armée.

Mais le gouvernement féodal, dont les nations du Nord avaient apporté avec elles le principe dans notre Europe, fournissait alors, pour la formation d'une armée de terre, des éléments toujours disponibles et pleins d'énergie.

Le roi ne pouvait trouver dans ses vassaux les mêmes secours pour l'organisation d'une flotte.

[1] Ce n'était, dit Valin, que *dans des cas extraordinaires* que la France mettait des forces en mer, à l'aide de ses alliés. Hors de là elle ne faisait la guerre sur mer (excepté quelques vaisseaux que l'amiral avait à ses frais), qu'avec les navires armés en course par les particuliers. (*Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, in-4, t. I, p. 213.)

La puissance féodale restait comme étrangère aux choses de la mer : l'air libre qu'on y respire n'allait pas aux habitudes de servage qu'une noblesse ambitieuse et fière voulait voir régner autour d'elle ; elle ne s'occupait guère du commerce maritime que pour appesantir sur lui sa main fiscale, et quelquefois pour le spolier avec injustice et violence, comme nous l'avons remarqué au sujet des « bris de naufrage ».

C'était donc directement aux commerçants des ports, ou aux populations du littoral maritime, que les souverains devaient s'adresser pour se procurer des vaisseaux armés, lorsqu'ils avaient une guerre navale à soutenir.

Les lois de la Norwége au xe siècle nous offrent, à ce sujet, d'intéressants détails sur les moyens employés pour former, équiper et entretenir des flottes de guerre, chez ces peuples scandinaves où le bois et le fer étaient plus communs que l'or [1].

On y retrouve une analogie frappante avec le système de contributions navales que nous avons vu établi dans l'Attique aux temps de Thémistocle et de Démosthènes [2].

Seulement on ne pouvait, dans un pays pauvre, baser, comme à Athènes, cette contribution sur le classement des fortunes, et en réserver la charge à quelques riches; elle était assise, en Norwége, sur des arrondissements territoriaux qui étaient exempts de tout autre impôt.

Une sorte « d'inscription maritime » assez semblable à celle qui est pratiquée en France de nos jours, tenait tous les habitants du littoral enrôlés pour le service de la flotte; mais, avant de monter à bord, il leur fallait construire eux-mêmes les bâtiments dont ils formeraient ensuite l'équipage: les forêts royales fournissaient le bois à ce nécessaire.

Le navire mis à l'eau, on l'équipait, on l'armait à frais communs; chaque famille contribuait en nature à l'approvisionnement en vivres pour trois mois.

[1] Voir l'extrait du *Gulatings-lagh* de 940. Pardessus, *Collection de lois maritimes,* t. III, p. 13 à 18.

[2] Voir ci-dessus, p. 157 et 158.

Les commandants étaient nommés par le roi : ils choisissaient les rameurs et les combattants pour la durée de l'expédition.

Lorsque les provisions commençaient à s'épuiser, l'équipage n'était pas tenu de continuer à servir, à moins qu'on ne pût se procurer des vivres sur la côte voisine.

La guerre achevée, les habitants étaient requis de nouveau pour tirer le navire à terre et le remettre en chantier jusqu'à l'expédition prochaine; les voiles étaient déposées dans les églises.

Les forces navales que la Norwége pouvait mettre en mer par ce moyen, se montaient, au xe siècle, à 292 navires, portant 6,350 bancs de rameurs, dont chacun était occupé au moins par deux hommes [1].

A cette flotte s'adjoignaient les navires de guerre que les rois possédaient en leur propre nom.

Il y a tout lieu de croire que ce mode de contribution navale fut également appliqué dans les royaumes de Suède [2] et de Danemark [3]. Le code du Jutland [4] reproduisait, à cet égard, les dispositions du *Gulatings-lagh* de Norwége.

Mais de telles lois ne pouvaient convenir qu'à des peuples peu avancés dans l'art naval, et pour qui les expéditions maritimes se bornaient encore à la pêche.

Dans les États qui avaient déjà conquis par le commerce de la mer quelque force et quelque richesse, c'était naturellement à la marine marchande que l'autorité souveraine, soit qu'elle fût entre les mains d'un doge ou d'un roi, demandait le supplément de vaisseaux dont elle avait besoin pour former ses flottes militaires.

Avant l'invention de l'artillerie, les mêmes navires pouvaient facilement s'adapter aux usages du commerce et à ceux de la guerre.

[1] Pardessus, *Lois maritimes*, t. III, p. 19.
[2] *Ibid.*, p. 110.
[3] *Ibid.*, p. 226, note 2.
[4] *Ibid.*, p. 212.

Mais une raison plus haute nous explique ces rapports intimes qui, dès la fondation des villes maritimes du moyen âge, unirent les intérêts du commerce avec ceux de l'État.

Chez les peuples anciens dont nous avons résumé l'histoire, la ligne de démarcation entre le négoce et la politique était plus tranchée.

Les Romains ne songèrent à construire des flottes que lorsqu'il fallut engager une lutte à mort avec Carthage; et les Grecs eux-mêmes, malgré tout le profit qu'ils tiraient de la navigation marchande, affectèrent, le plus souvent, de ne combattre sur mer que pour la prééminence et pour la gloire.

Ce respect humain fut mis de côté dans les villes maritimes du moyen âge. Le commerce seul avait produit leur prospérité, leur première opulence, et plus tard leur richesse et leur force. On aurait été mal avisé de trouver petite une origine d'où étaient sorties de si grandes choses. Aussi la fortune marchait de pair avec la naissance et le courage. Des armateurs furent les chefs de ces républiques; leurs guerres eurent le plus souvent pour cause des griefs privés qui, par leurs conséquences, se transformaient en griefs publics. Il ne faut donc pas s'étonner de voir des vaisseaux de particuliers servir, comme les vaisseaux de l'État, d'instruments à ces guerres, et le butin se partager entre le trésor public et les propriétaires de navires.

« La guerre de mer, disait le roi de Castille, Alphonse X, « dans son code des *Partidas* (1266), se fait de deux manières : « tantôt avec une flotte de galères et de gros navires armés, « *puissamment* pourvus de soldats (navios armados et *po-* « *derosos* de gente) à l'instar des grandes armées qui com- « battent sur terre; tantôt avec une simple escadre de quel- « ques galères, de légers esquifs ou de bâtiments armés pour « la course [1]. »

[1] La guerra de la mar... se face en dos maneras : la primera es flota de galeas et de navios armados et poderosos de gente, bien asi como la grant huesta que se face por tierra : la segunda es armada de algunas galeas o de leños corrientes ó de naves armados en corso. (*Partidas* de 1266, part. 2, tit. XXIV, l. I. Pardessus, *Lois maritimes*, t. VI, p. 16 et 17.)

La distinction entre la «grande guerre» maritime [1] et la «guerre de course» était déjà nettement comprise.

La part que chacun prenait aux dépenses réglait celle qui pouvait lui écheoir dans le profit.

«Il y a, disaient encore les Partidas de Castille, quatre choses sans lesquelles une escadre ne peut se former : les corps de navires, les hommes, les armes et les provisions» (los homes, los cuerpos de los navios; las armas et la vianda).

Quand le roi fournissait ces quatre choses, il avait la totalité des gains (todo lo que ganaren los navios).

Alors même qu'il n'en fournissait aucune, il prélevait sur les profits un cinquième, à titre de maître et seigneur (por razon de señorío). Il retenait aussi, au même titre, le corps des navires capturés.

Les quatre autres parts se divisaient, comme dans une société de commerce, entre les armateurs et le souverain, suivant l'importance de leur apport.

Mais les armateurs étaient tenus de donner, sur leur part, un septième à l'amiral, comme étant leur commandant pour le roi : ils distribuaient, en outre, des récompenses aux hommes de l'équipage qui s'étaient distingués par leur bravoure.

Quelquefois le roi, pour stimuler l'ardeur des marins, leur abandonnait à forfait sa part dans les prises, et, dans ce cas, la répartition s'opérait suivant les grades, d'après une sorte de tarif qui avait été d'abord établi par la loi pour le partage du butin fait sur terre, car il est à remarquer que, dans les chapitres relatifs à la «guerre navale», les *Partidas* de Castille se réfèrent, en nombre d'endroits, à ce qui se pratiquait alors pour la «guerre terrestre [2]».

Le point de départ, comme nous l'avons dit en commençant ce chapitre, était donc le même pour les deux sortes de guerre : dans l'une et dans l'autre on tenait encore pour maxime, au

[1] *Ibid.*, l. xxix. Pardessus, t. VI, p. 30.

[2] Todo lo que hi ganaren debe seer partido como desuso es dicho de la ganancia que facen guerreando por tierra. (*Ibid.*, l. 30. Pardessus, *Lois maritimes*, t. VI, p. 33.)

XIIIe siècle, que tout ce qui se prend sur l'ennemi appartient de droit au vainqueur : le « butin de terre » était vendu à l'encan comme le « butin de mer[1] », et le produit de cette vente se partageait, dans certains cas, entre les officiers et les soldats.

Nous verrons, dans le siècle suivant, cette parité de conditions entre les deux guerres disparaître peu à peu, à mesure que l'armée de terre, renforçant sa discipline et s'inspirant de plus nobles instincts, cherchera son mobile dans l'honneur plus que dans l'argent, et laissera aux corsaires le privilége de vendre « à beaux deniers comptants » leur bravoure.

§ 2. — Corsaires.

Nous avons dit souvent que le commerce est un instrument providentiel de la civilisation du monde : mais c'est à la condition qu'il ne sera pas détourné de son but et appliqué à des usages pour lesquels la Providence ne l'a pas créé. Elle a ouvert devant lui les routes de la mer pour qu'il mît en communication les contrées les plus lointaines, pour qu'il se rendît l'intermédiaire de leurs pacifiques échanges. Il porte en tous lieux le bien-être ou l'abondance : il doit y porter aussi des principes de justice et d'humanité. Mais si, par l'effet d'un désordre social, la navigation marchande change de destination et de nature, si de cet instrument de paix, on fait, par nécessité ou par passion, un instrument de guerre, cette guerre anormale sera bientôt empreinte de violence et d'avidité : car l'intérêt, qui est l'âme et le mobile de tout commerce, n'étant plus retenu dans les bornes de la modération, se donnera libre carrière pour tout oser. Se couvrant du masque du bien public, il ne verra dans l'emploi des armes qu'un moyen de se procurer du butin et de l'or : toute expédition ne sera pour lui qu'un pillage, et par cette avarice, il corrompra le seul sentiment qui ennoblisse la guerre et inspire le vrai courage : l'amour de la justice et le dévouement à la patrie.

Ce point de vue n'était pas ignoré de la sagesse antique, mais il a été merveilleusement compris par l'esprit chrétien :

[1] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. VI, p. 33.

il faut lire, à ce sujet, dans les Pères de l'Église, la distinction qu'ils établissent entre ce qui est de justice rigoureuse et ce qui est d'humanité ou plutôt de charité, car c'est elle qui vient partout, dans le droit de l'Évangile, compléter l'œuvre de la justice. Saint Thomas reconnaît que tout butin enlevé par force aux ennemis, dans une juste guerre, appartient légitimement au vainqueur, mais « celui-là, ajoute-t-il, ne sera pas exempt « de reproche, qui aura combattu principalement pour le butin « et non pour la justice [1]. »

Cette notion si pure des devoirs de la guerre, qui semblait autrefois en contradiction flagrante avec les faits, a fini par pénétrer peu à peu dans le droit international de l'Europe.

Nos mœurs publiques l'ont maintenant acceptée. On peut remarquer, à l'honneur de notre temps et de notre France, combien nos soldats sont loin de se battre « pour le butin », quand ils ne savent même plus ce que c'est que de s'enrôler « à prix d'argent ». Mais retournons en arrière, au temps où l'espoir des dépouilles ennemies était le mobile, et leur possession la récompense de toute bataille sur terre ou sur mer.

On comprend qu'alors on ait fait principalement, de la guerre navale, une affaire de spéculation commerciale, car la course a eu dès l'origine ce caractère.

Je ne veux pas, cependant, lui dénier ce qui faisait sa justice et son prestige : j'ai déjà dit qu'elle avait été, pour le temps, un remarquable progrès, quand elle succéda, comme mode régulier de guerre, à un pillage sans règle et sans frein.

Il fallut même alors lui trouver un nom nouveau, tant c'était chose nouvelle que cette réglementation du droit de prise.

On n'y regardait pas de si près dans l'antiquité. Servius n'hésite pas à dire que l'enlèvement du butin était, chez les anciens, la cause la plus ordinaire des expéditions maritimes[2];

[1] Possunt in acceptione prædæ peccare per cupiditatem ex pravâ intentione, si non propter justitiam, sed propter prædam principaliter pugnent. Dicit enim Augustinus quia propter prædam militare peccatum est. (Sancti Thomæ *Summa*, quæst. LXVI, art. IX, t. II, part. 2a, p. 161, verso.)

[2] Hæc apud veteres maxima erat navigandi causa ut popularentur terras. (Servius cité par Scheffer, *De militiâ navali veterum*, p. 8.)

et on peut croire qu'en temps de guerre nul navire du commerce ne se faisait faute de courir sus à un bâtiment ennemi quand il se croyait en mesure de le prendre. On ne trouve cependant, ni dans la langue grecque, ni dans la langue latine, aucun mot pour exprimer proprement ce que nous entendons par corsaire, aucune trace d'une autorisation légale donnée à cet effet par les souverains des nations belligérantes. Les Grecs appelaient « λῃστρικὰ[1] πλοῖα », les Romains « piratica navigia », des navires légèrement armés pour la prise. Ducange atteste qu'au XIe siècle le mot « pirata » servait quelquefois à désigner les « soldats de marine ». Les vieilles chroniques d'Angleterre parlent des « pirates du roi » auxquels, sous Guillaume le Roux, on confiait la garde des mers territoriales[2]. Il parut donc tout simple d'appliquer, d'abord, ce mot aux équipages des bâtiments que des particuliers ou des villes armaient, pendant les guerres du moyen âge, pour courir sus aux navires de commerce de l'ennemi[3].

A mesure que ce mode de guerre se régularisa, on adoucit le nom avec la chose : on employait, au XIVe siècle, une périphrase « navis more piratico navigatura »[4].

Au XVIe siècle, on ne se servait plus pour désigner les armements licites que du mot de « corsaire »[5].

Dans cet intervalle, en effet, un changement qui doit marquer dans l'histoire du droit international maritime, s'était accompli.

[1] Scheffer note, à ce sujet, comme digne de remarque, que le sage Minos passe pour avoir inventé une sorte de *navire de pirate* (*piraticum navigium*) nommé ἱπαχρίς. (*De militiâ navali veterum*, p. 78.)

[2] Voir Ducange au mot *Pirata*. Le mot *piraterium* était devenu synonyme de *militia* jusqu'à dire : « Piraterium est vita hominis super terram. » (V. le *Supplément au Glossaire*, au mot *Piraterium*.)

[3] « Si aliquis *pirata* vel cossarius voluerit armare contra inimicos, » dit la Pragmatique d'Alphonse III, roi d'Aragon, en 1288. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 349.)

[4] Voir notamment les statuts de Gênes du 6 septembre 1341. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 481-485.)

[5] Ce dernier mot avait eu à l'origine la même signification que le mot « pirate ». « *Cursarii*, prædones maris, piratæ, » dit Ducange. Mais l'usage a fini par tracer entre les mots la même ligne de démarcation que la loi maritime traçait entre les choses.

La nécessité d'une autorisation expresse du souverain pour « armer en course » était passée, peu à peu, en règle de droit européen.

On reportait autrefois à la fin du XIV[e] siècle, ou au commencement du XV[e] [1], cette grande réforme, parce que c'est alors qu'on la trouve consacrée par des monuments législatifs, chez les peuples de l'Occident qui, depuis, ont occupé le premier rang parmi les États maritimes.

Mais quand on observait avec quel soin les statuts génois de « l'office de Gazarie » réglaient dans ses moindres détails l'armement des navires de course, dès la première moitié du XIV[e] siècle, qui aurait pu croire que cette intervention minutieuse de l'administration publique ne fût pas au moins l'équivalent d'une autorisation régulière [2]?

Des documents authentiques récemment publiés [3] démontrent que, dès la fin du XIII[e] siècle, les républiques de l'Italie s'étaient occupées de réprimer les abus de la course par le frein le plus fort, celui d'une garantie pécuniaire.

Le « breve curiæ maris » de Pise (de 1298)[4] constate le droit et l'usage d'imposer aux armateurs un « cautionnement » pour répondre qu'ils s'abstiendront de tout acte d'hostilité envers des amis ou des neutres ; et le statut de Gênes de 1316 [5] nous

[1] Voir l'*Essai concernant les armateurs*, par Georges de Martens, 1795, *Gœttingue*, p. 35 et note *a* de la page 25.

[2] Voir ces statuts dans la *Collection de lois maritimes* de M. Pardessus, t. IV, p. 458 et suiv.

[3] Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 563.

[4] Il s'agit du serment prêté par le « consul de la mer ». On y lit : « Juro quòd si aliqua armata fieret in civitate Pisanâ pro eundo contra inimicos Pisani communis, apud Potestatem Capitaneum et Anthianos me interponam toto posse, quòd illi armatores dent idoneam securitatem de non offendendo alios nisi inimicos Pisani communis. (*Lois maritimes*, de M. Pardessus, t. IV, p. 586.)

[5] Item quòd omnes et singuli Januenses qui ducere vel mittere ad navigandum voluerint de portu Januæ, aliquam navem, cocham, galeam vel lignum cohopertum, debeant, antequàm discedant de portu Januæ, « prestare idoneas securitates » de non offendendo aliquem vel aliquos Venetos seu Pisanos, vel aliquem vel aliquos qui sint amici vel de amicitiâ communis Januæ, de non afferendo alicui predictorum rapinam, injuriam,

présente ce cautionnement comme une « condition » devenue « obligatoire » pour tout navire armé sortant du port; il contient même le tarif des sommes qui devront être déposées suivant le mode de construction et la force du navire : la caution s'élevait jusqu'à 5,000 livres génoises pour une galère armée.

Parmi les défenses longuement détaillées, auxquelles ce cautionnement doit servir de sanction pénale, se trouve celle de mettre le navire à la solde d'aucun prince ou baron, d'aucune ville ou communauté pour combattre qui que ce soit qui ne serait pas l'ennemi de Gênes, comme aussi de faire aucune invasion sur un territoire quelconque sans la « permission expresse du conseil général de la commune de Gênes » en vertu d'un vote solennel émis « par boules blanches et noires » et auquel auraient pris part au moins cent cinquante membres de ce conseil[1].

On voit assez, par ce nouvel exemple, que les villes maritimes de l'Italie devancèrent, dans la voie du progrès, les États de l'Occident et du Nord.

Tout porte à penser cependant que la ligue hanséatique, avec cette vigueur d'autorité qu'elle déployait pour maintenir dans son sein une police exacte du commerce et de la navigation maritimes, eut soin de pourvoir, dès son origine, à ce qu'aucun associé n'armât en course sans permission régulière.

Le plus ancien recès qui se soit conservé (21 octobre 1369), a précisément pour objet d'assujettir tout navire hanséatique à se pourvoir de lettres et de congés tant à son départ du port qu'à son arrivée dans un comptoir de la ligue[2].

Mais, à un autre point de vue que signale avec raison

violentiam vel gravamen, et de non committendo aliquid per quod commune Januæ possit in guerram seu damnum incurrere. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 440-441.)

[1] Et de non invadendo aliquam terram seu locum cujuscumque sit ipsa terra vel locus, sine expressâ licentiâ concilii generalis communis Januæ, ad quod sint et esse debeant ad minus centum quinquaginta qui indè se absolvant ad lapillos albos et nigros. (*Statut de* 1316. Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 440.)

[2] Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 455.

Georges de Martens [1], on peut dire que toutes les expéditions armées dans lesquelles s'engagea cette confédération puissante, manquaient elles-mêmes de ce « congé du prince » qu'elle imposait à ses armateurs, puisque, parmi les villes confédérées, la plupart dépendaient d'autres États et se mettaient peu en peine d'obtenir la permission de leurs souverains pour entrer en guerre, quand la ligue les y conviait.

Ces siècles de transition, où l'ordre sortait peu à peu de l'anarchie, sont pleins de semblables inconséquences.

Les chapitres sur les armements en course, insérés à la suite du *Consulat de la mer*, composent, avec les ordonnances des rois d'Aragon sur le même sujet, une sorte de « code des prises » renfermant les usages de cette partie de l'Espagne au XIV[e] siècle.

On y distingue trois sortes d'escadres :

Celles qui étaient formées de vaisseaux appartenant au roi, et dont les officiers étaient nommés directement par la couronne [2] ;

Celles qui étaient équipées par des villes, et dont le chef ou « capitan », choisi par la ville, était seulement approuvé par le roi, et jouissait, moyennant cette confirmation, d'une juridiction plénière [3] ;

Celles, enfin, que des particuliers mettaient en mer à leurs propres frais, et dans lesquelles il ne paraît pas que l'autorité royale eût rien à voir, ni pour le choix des officiers, ni pour l'autorisation des armements, ni pour la police du bord, ni pour le jugement des captures, ni pour le partage des prises [4].

[1] *Essai sur les armateurs*, p. 23.

[2] Ordonnance de Pierre III, roi d'Aragon, en 1354, sur les escadres de guerre. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 432.)

[3] Privilége d'Alphonse IV, roi d'Aragon, en 1330. (Pardessus, t. V, p. 393.)

[4] *Chapitres sur les armements en course.* (Pardessus, t. V, p. 396.) L'intervention de l'autorité royale, dit M. Pardessus, n'avait pas lieu quand de simples particuliers armaient en course (note 2 de la page 394, t. V). — Il n'est nulle part question d'une commission spéciale du souverain des capteurs, ou d'une procédure quelconque pour déterminer la validité des prises. (Wheaton, *Progrès du droit des gens*, t. I, p. 76.) — V. aussi G. de Martens, *Essai sur les armateurs*, p. 22.

Dans la longue série d'articles que le *Consulat de la mer* consacre à régler la matière des armements privés, il n'a pas un mot qui rappelle, ni les conditions navales de la guerre, ni ses rapports avec la souveraineté des États.

La répartition des parts de prises est le seul objet dont semble s'occuper le rédacteur de la coutume. Que la marchandise ait ou non coûté du sang, peu importe, pourvu qu'en fin de compte elle se partage.

Il était temps que l'autorité sociale intervînt pour mettre un terme à cette confusion de tous les principes.

Dans la plupart des États qui avaient déjà quelque puissance sur mer ou qui se sentaient en mesure d'en acquérir, la police de la navigation maritime parut aux souverains une matière tellement importante et compliquée, qu'ils en firent l'objet d'une de ces grandes délégations du pouvoir royal qui, comme les Parlements [1], ont été tantôt une force, tantôt un sujet d'ombrage pour les monarchies.

Cette spécialité de juridiction pour les choses de la mer était d'ailleurs une suite du principe qui avait déjà reçu son application par l'institution des consulats.

Les rois avaient trouvé, dans cette unité un peu dictatoriale du pouvoir maritime, le vrai remède à des abus qui demandaient une répression ferme et sûre.

Les « amirautés » de France, d'Angleterre, des Deux-Siciles, prirent naissance en même temps (au XIVᵉ siècle). Leur nom arabe indique lui-même qu'elles eurent les croisades pour origine : ce nom, qui désigna d'abord le chef d'un armement privé, était déjà entouré de respect quand on en décora le représentant de l'autorité royale pour la marine.

L'un des premiers documents, ayant date certaine, relatifs à l'amirauté française pose, en ce qui touche la course armée, la règle suivante (7 décembre 1400) :

« Si aucun, de quelque estat qu'il soit, mettoit sus aucun « navire à ses propres despens pour porter guerre à nos enne-

[1] V. Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 227.

« mis, ce sera par le congé et consentement de nostre admiral « ou son lieutenant, lequel a ou aura au droict de son dit office « la cognoissance, jurisdiction, correction et punition de tous « les faits en ladite mer et des dépendances, criminellement et « civilement[1]. »

En 1414, un acte du Parlement d'Angleterre, sous Henri V, obligea les vaisseaux privés qui auraient fait quelque prise sur les ennemis de l'État, à la conduire dans un port du royaume et à en faire la déclaration au « conservateur de la paix » avant d'en disposer, le tout sous peine de confiscation de la prise et du navire capteur[2].

Tout armement non autorisé fut dès lors réputé piraterie et brigandage.

Par là, l'ère de la guerre barbare était close; l'ère de la guerre civilisée commençait.

C'était un des bienfaits qu'avait produits la concentration du pouvoir dans la main des rois. Toutes les réformes devinrent possibles : elles étaient contenues en germe dans ce principe qui rejetait les « actes de guerre privée » parmi les crimes.

Et pourtant, à cette double prescription d'une autorisation royale qui doit précéder, et d'un jugement régulier qui doit suivre toute prise opérée par des armements particuliers, il manquait encore une sanction efficace et de nature à retenir les passions cupides qui n'ont pour mobile que l'intérêt.

Valin nous apprend[3] que pendant près de trois siècles (jusqu'à l'ordonnance du 23 février 1674), l'amirauté française s'abstint d'imposer aux armateurs cette garantie d'une « caution pécuniaire » que nous avons vue établie à Pise et à Gênes dès 1298 et 1316.

[1] Ordonnance de Charles VI du 7 décembre 1400, sur le faict de l'admirauté. (*Code des prises*, t. I, p. 1.) V. aussi les priviléges du grand amiral de Sicile (1399), art. XXVI, p. 261, t. V de la *Collection de lois maritimes* de Pardessus, et l'ordonnance rendue en 1487 pour l'amirauté des Pays-Bas par l'empereur Maximilien Ier et son fils Philippe le Beau (De Martens, *Essai sur les armateurs*, p. 24.)

[2] Runnington, t. I, p. 491. (G. de Martens, *Essai sur les armateurs*, p. 28.)

[3] Commentaire sur l'ordonnance de 1681. (Art. 2 du titre des prises.)

Si l'on se contenta si longtemps, en France, d'une simple « caution juratoire » qui n'arrêtait rien, Valin lui-même fait le triste aveu que ce fut « pour donner plus d'activité aux armements en course ».

La crainte seule de cette responsabilité du serment les ralentissait au point que, plusieurs fois, on en vint à décharger partiellement les armateurs de l'obligation naturelle de répondre du fait de leurs gens, à moins qu'ils n'eussent été présents aux déprédations ou qu'ils n'en eussent touché leur part[1].

Mais n'anticipons pas ici sur des faits qui appartiennent à l'époque suivante, et arrêtons-nous à cette pensée que la course, policée par de sages lois, a pu, sans se dépouiller de son vice originel, s'élever parfois à la dignité de la guerre publique par l'importance des services qu'elle a rendus à l'État, et par les actes individuels de bravoure qu'elle a produits.

SECTION V.

Propriétés ennemies sur navires neutres. Propriétés neutres sur navires ennemis.

A l'époque sur laquelle portent en ce moment nos études, il ne s'agissait pas encore d'établir une théorie complète du droit des gens, et de tirer de chaque principe ses dernières conséquences. Il fallait d'abord, au sortir de la confusion du moyen âge, faire, dans l'ordre social, ces grandes séparations que Dieu fit dans l'ordre physique, lorsqu'il divisa, comme dit la Genèse, la terre de l'eau et la lumière des ténèbres.

C'est ainsi que le principe de l'autorité se dégageait de l'anarchie féodale, le principe de la liberté de l'esclavage, la course de la piraterie, la guerre publique de la guerre privée.

Arrêtons-nous un instant à constater ce progrès en ce qui touche le respect de la propriété étrangère.

[1] Ordonnance de 1543 (art. 17). — Ordonnance de 1584 (art. 29).

Le droit des gens de l'antiquité permettait de confisquer les biens appartenant à un étranger, presque à l'égal des biens appartenant à un ennemi.

Le premier pas à faire pour revenir à l'équité naturelle était donc d'établir nettement la séparation entre ces deux sortes de propriétés.

C'est ce qu'a fait, à l'égard des prises maritimes, « le Consulat de la mer, » dans une série d'articles qui, pendant plusieurs siècles, ont servi de base au droit international de l'Europe.

Il y a deux manières d'apprécier ces articles : on peut les comparer aux principes d'une justice plus exacte qui se sont fait jour longtemps après ; on peut, d'autre part, les rapprocher de l'état de choses antérieur, par rapport auquel ils étaient eux-mêmes un progrès. Ce dernier mode d'appréciation est celui qui me semble le plus équitable pour faire à chaque époque la part qui doit lui appartenir.

Le propre de « la piraterie » était d'attaquer, sans distinction d'amis ou d'ennemis, tout bâtiment qui pouvait lui offrir chance de prise ou de pillage.

Après avoir emprunté, dans l'origine, à la piraterie jusqu'à son nom, « la course» a eu besoin d'un frein puissant pour ne pas lui ressembler quant à ses allures.

Nous avons parlé des cautions imposées aux armateurs pour qu'ils s'abstinssent d'attaquer des navires autres que ceux des ennemis (*de non offendendo alios nisi inimicos*). Nous avons indiqué les juridictions spéciales auxquelles on soumit plus tard le jugement des prises.

Ces garanties publiques n'apparaissent pas encore dans le Consulat de la mer. Le droit des gens s'y présente à nous sous la forme d'une coutume : les grandes questions internationales s'y trouvent mêlées à des questions d'intérêt privé : on n'invoque ni lois ni traités pour les résoudre : le bon sens et l'équité semblent avoir présidé, seuls, à la rédaction de ce code placé sous l'égide de la bonne foi, et sans doute aussi sous le contrôle de ces juridictions consulaires qui connaissaient

alors de toutes les matières commerciales et maritimes[1].

Mais en attendant qu'elles fussent saisies des incidents qui pouvaient s'élever, l'amiral nommé, comme nous l'avons vu, par les armateurs eux-mêmes, prononçait, en pleine mer, sur la validité des prises opérées par ses escadres ou par son navire, d'après les papiers de bord, ou, à défaut de ces papiers, d'après le serment des parties[2].

Cette première origine d'un droit des gens coutumier qui restait en quelque sorte en dehors de l'action directe de la souveraineté, nous explique pourquoi le Consulat de la mer est arrivé au respect de la propriété privée des neutres, sans parvenir jusqu'au respect des droits souverains appartenant aux neutres.

Il y a, par rapport à l'usage de la mer, trois natures principales d'objets qui constituent des propriétés privées, savoir :

L'objet qui est transporté ;

L'objet qui transporte ;

Le prix du transport ;

Ou en d'autres termes, la marchandise, le navire et le fret.

Le « Consulat de la mer[3] » met sous la sauvegarde de la coutume ces trois sortes de propriétés privées, quand elles appartiennent à des « amis » (amichs); car le mot de « neutre » n'était pas encore entré dans le langage habituel du droit maritime.

Il prescrit de respecter la « marchandise amie », quand même elle est transportée par des navires ennemis.

Il prescrit de respecter le « navire ami » quand même il transporte des marchandises ennemies.

Il ordonne enfin que le propriétaire du navire ami sur lequel sont saisies des marchandises ennemies, soit payé de « tout le

[1] Wheaton, *Progrès du droit des gens*, t. I, p. 78. — L'art. 290 du *Consulat de la mer*, relatif aux « reprises » ou « recousses », énonce formellement que la juridiction des prud'hommes doit connaître des contestations qui peuvent s'élever sur cette matière. (V. Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 340.)

[2] Wheaton, *ibid.*, p. 97, t. I.

[3] Art. 276. Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 303 à 307.

« fret » qu'il aurait dû recevoir s'il avait porté la cargaison là où il devait la décharger.

Mais, d'autre part, le Consulat déclare de bonne prise tout ce qui présente le caractère de « propriété ennemie ».

Il confisque la « marchandise ennemie », alors même qu'elle est chargée sur un navire ami, et le « navire ennemi », alors même qu'il transporte des marchandises appartenant à des amis.

Il attribue enfin au capitaine d'un navire ennemi, le fret dû pour les marchandises amies chargées sur ce navire, « de même que s'il avait porté la cargaison au lieu pour lequel elle était destinée. »

Cette séparation tranchée, entre le sort de la propriété ennemie et celui de la propriété neutre, pouvait paraître alors suffisante au point de vue de la logique et du droit étroit : elle ne l'était pas au point de vue de l'indépendance des souverainetés et des peuples.

En développer ici les raisons serait prématuré. Il faudrait pour cela entrer dans un ordre d'idées plus complexe quoiqu'il ne soit pas moins juste et moins vrai : mais il nous conduirait à poser des principes de droit public dont on n'avait pas encore une notion bien exacte au moyen âge.

N'est-il pas d'ailleurs évident qu'avant d'admettre les neutres à couvrir de leur immunité la propriété ennemie qu'ils transportent, il convenait de mettre leurs propres navires à l'abri de toute atteinte ?

Et c'est à peine si le « Consulat de la mer » peut tenir entièrement la promesse qu'il fait à cet égard : on dirait qu'il n'ose pas encore rompre tout à fait avec les us et coutumes de la barbarie, lorsqu'il autorise l'amiral capteur à « couler bas » le navire ami dont la cargaison se compose en majeure partie de marchandises ennemies, si le patron refuse d'obtempérer à l'ordre qu'il aura reçu de transporter en lieu de sûreté ces marchandises. Il est vrai que, comme adoucissement à ce droit brutal, on recommande à l'amiral de sauver les personnes qui seront dans le navire; mais nulle autorité, porte la

coutume, n'aura de compte à lui demander de sa conduite, « quelques plaintes et clameurs qu'on en puisse faire [1]. »

Le cas où des marchandises amies sont saisies à bord d'un navire ennemi, semble trouver près des auteurs du Consulat plus de faveur.

Ils avisent aux moyens de procurer alors au propriétaire des marchandises amies une composition amiable pour le rachat de ces marchandises, « sans lui faire supporter aucune injustice » ; et si l'amiral, « par esprit de jactance ou d'orgueil, » se refusait à accepter de justes offres, la coutume le rend responsable des dommages qu'auraient éprouvés ces marchandises « sur lesquelles il n'avait, » dit-elle expressément, « aucun droit [2]. »

Quelque opinion qu'on puisse avoir aujourd'hui sur les principes contenus, au sujet des neutres, dans le « Consulat de la mer, » c'est chose assurément remarquable, qu'après ce premier pas fait vers la justice, le droit des gens soit resté pendant plusieurs siècles comme stationnaire sur les questions qui nous occupent, malgré le développement de la civilisation et des lumières.

Ne sera-t-il pas permis d'y voir au moins un indice que, dans l'état si imparfait des institutions politiques et des connaissances acquises sur le droit international, les mœurs ne comportaient pas alors un progrès plus grand ?

Lorsque, vers le XIVe siècle, le droit des gens « conventionnel » commença à prendre la place du droit des gens « coutumier », les premiers traités qui s'occupèrent des matières maritimes ne firent généralement qu'appliquer aux relations des peuples contractants les maximes adoptées par le Consulat.

Quelques-uns même, au lieu de perfectionner ces règles, y dérogèrent dans un sens qui aggravait la position des neutres.

Ainsi la convention conclue en 1406, entre Henri IV, roi d'Angleterre, et Jean sans Peur, duc de Bourgogne [3], ne reconnaît

[1] Neguna senyoria no l'ne pot destrenyer, per mostra ne per clam que li n'fos fet. (*Consulat*, art. 276. Pardessus, t. II, p. 305.)

[2] *Ibid.*, p. 306.

[3] Elle fut renouvelée en 1417, 1426, 1478. (M. Hautefeuille, *Droits et devoirs des neutres*, édit. de 1849, t. III, p. 229.)

pas au capitaine du navire neutre le droit de réclamer le fret de la marchandise ennemie qu'on saisit à son bord.

Le traité de 1463, entre Édouard IV, roi d'Angleterre, et François, duc de Bretagne, contient une atteinte bien plus fâcheuse au droit des neutres; car il déclare de bonne prise les marchandises appartenant aux sujets de l'un des deux États, qui seront trouvées à bord de vaisseaux ennemis [1].

C'est la première apparition dans le droit des gens moderne de cette maxime inique: « navire ennemi confisque robe d'ami [2] » ? Elle fut inventée par la haine de l'Angleterre qui faisait alors cause commune avec les grands vassaux révoltés contre nos rois.

SECTION VI.

Contrebande de guerre.

La théorie de la « contrebande de guerre » se lie intimement à celle de la neutralité.

A mesure que la définition du droit des neutres s'est élargie parce que leur situation s'est fixée et a été mieux comprise, la définition de la contrebande de guerre a été graduellement restreinte.

On avait commencé par prohiber tout commerce des neutres avec l'ennemi. N'était-ce pas dire, en d'autres termes, qu'à cette époque il n'y avait pas encore de « neutres », dans le sens que nous donnons aujourd'hui à ce mot ?

Reportons-nous, en effet, au point de vue auquel on se plaçait au moyen âge.

Les premiers actes que l'on cite comme ayant trait à la contrebande de guerre sont les bulles des papes qui interdisaient,

[1] Voir le texte de cet article dans Wheaton, *Progrès du droit des gens*, t. I, p. 87 et 88, en note. La même stipulation est reproduite dans le traité conclu le 22 juillet 1486, entre Henri VIII, roi d'Angleterre, et le même François, duc de Bretagne.

[2] Dans la langue du *Consulat de la mer*, *roba* est synonyme de *mercaderia* (marchandise).

d'abord, aux chrétiens tout commerce avec les infidèles; qui plus tard, en tempérant cette défense, l'avaient maintenue dans un sens bien large encore, en l'appliquant aux grains et aux bois comme aux munitions de guerre et aux armes [1].

Mais à qui s'adressaient ces défenses? Était-ce à tel peuple qui aurait été considéré comme neutre dans la grande lutte engagée entre le croissant et la croix?

Non, sans doute; ainsi que nous l'avons déjà dit, l'Europe chrétienne était d'un côté, l'Asie musulmane de l'autre [2].

Entre ces deux camps, la guerre n'avait pas besoin d'être déclarée, elle était à l'état de permanence : si on l'abandonnait quelques instants, c'était quand les forces manquaient, quand une troupe de croisés se trouvait détruite par la misère ou les combats; mais bientôt en reparaissait une autre : les chrétiens du Nord reprenaient l'œuvre où l'avaient laissée les chrétiens du Midi.

La cause était commune, la prohibition portée par les papes l'était aussi [3].

Sans cette donnée, on ne peut rien comprendre à l'époque des croisades, ni quant au droit des gens, ni quant à l'histoire.

Il faut voir là une situation analogue à celle de l'empire romain vis-à-vis des Barbares, à l'époque où les constitutions impériales défendaient de porter à ces peuples, non-seulement du fer et des armes, mais jusqu'à du vin, de l'huile et du blé [4].

[1] Voir les bulles d'Alexandre III, d'Innocent III, de Boniface VIII (1302), de Clément V.

[2] Les entreprises des croisés, dit M. Pardessus, étaient spécialement dirigées contre le souverain de ce pays (l'Égypte); elles le constituaient par le fait dans un « état d'hostilité avec l'Europe entière ». (*Lois maritimes*, t. II, p. XXXIV.)

[3] Ità quorumdam animos occupavit sæva cupiditas, ut cùm glorientur nomine christiano, Saracenis arma, ferrum et ligneamina galearum deferant et pares eis aut etiam superiores in malitià fiant, dùm ad impugnandos christianos arma eis et necessaria subministrant. — Concilium Lateranense (1179). *Collection du père Labbe*, t. X, col. 1520.

[4] « Ne gustûs quidem causâ) » dit la loi 1re au code *Quæ res exportari non debeant*.

Ce qu'autorisait alors l'unité de l'empire, l'unité de foi, ou plutôt l'intérêt de la commune défense, sembla l'autoriser au moyen âge.

Ainsi s'expliquent les emprunts faits par le droit canon au droit romain.

Sans doute, le pape n'était pas le souverain direct de tous ces peuples auxquels s'appliquaient ses défenses; mais il était le promoteur et le chef de la grande ligue défensive des catholiques contre les infidèles, et, dans la plupart des États chrétiens, les princes sanctionnaient par leurs ordonnances les prohibitions portées par les bulles.

Cette situation extraordinaire ne s'est pas reproduite depuis le temps des croisades. Quelque vaste qu'ait été le théâtre de certaines guerres, elles n'ont jamais réuni dans un seul camp tous les peuples de la chrétienté.

Aussi le droit des gens s'est fractionné : les conventions particulières d'État à État ont pris la place de ces règles générales édictées pour tous, de même que les lois intérieures et locales succédaient, pour le droit privé de la mer, aux coutumes acceptées par l'assentiment tacite des peuples de l'Europe.

Cependant la pensée vint à quelques princes de s'emparer du droit que s'était attribué la papauté au temps des croisades, en prohibant tout commerce, non-seulement de la part de leurs sujets, mais aussi de la part des neutres avec les peuples auxquels ces princes déclaraient la guerre.

Toutes les fois que cette prohibition émanait de la volonté seule de l'un des belligérants qui prétendait l'imposer à un peuple resté neutre, elle était contraire, comme nous l'établirons plus tard, à tous les principes d'équité, et ne pouvait obtenir quelque effet que par un abus de la force.

Mais s'il intervenait un traité par lequel le neutre promettait de s'abstenir, pendant la durée de la guerre, de toutes relations commerciales avec l'ennemi du prince auquel il faisait cette promesse, le traité devenait la base d'un droit qui restreignait, à l'égard de tel ou tel peuple, la liberté naturelle de commercer avec tel autre.

On reproche à la ligue hanséatique [1] d'avoir mis ces prohibitions générales de commerce en usage dans les mers du Nord. Elle qui semblait avoir pour mission de défendre les droits de la neutralité dont elle savait si bien se prévaloir à son profit, fut entraînée par son ambition à violer, dans ses guerres, les principes sur lesquels repose l'indépendance mutuelle des États.

Il paraîtra moins surprenant que l'Angleterre, dont les marchés se trouvaient envahis par les négociants privilégiés de la Flandre et de la Baltique, ait songé à se faire une arme de ce qui faisait alors sa faiblesse commerciale, en menaçant du retrait de leurs priviléges les neutres qui, pendant ses guerres, ne s'abstiendraient pas de tout commerce avec ses ennemis [2].

La France était elle-même entrée dans cette voie en stipulant, par un traité de 1302 avec l'Angleterre, que cette dernière puissance romprait tout commerce avec la Flandre, alors ennemie de la nation française [3].

On ne rencontre, à l'époque dont nous nous occupons, aucun exemple de traités de cette sorte entre les villes maritimes de la Méditerranée. Serait-ce que leur indépendance mutuelle était plus grande, ou qu'elles s'étaient habituées depuis longtemps à tenir peu de compte de ces prohibitions générales de commerce qui, même pendant les croisades, n'avaient jamais eu de réelle efficacité, car, ainsi qu'on l'a vu dans notre résumé d'histoire, c'est au milieu des guerres religieuses que les relations commerciales entre l'Europe et l'Asie se sont étendues et multipliées.

La force des choses amena donc à renoncer peu à peu à un système qui était contraire à tous les principes, et à limiter les prohibitions de commerce des neutres avec l'ennemi à certains objets qui, par leur nature, peuvent aider directement à la guerre.

[1] Wheaton, *Progrès du droit maritime*, t. I, p. 88.

[2] Voir notamment les ordonnances de 1315 et 1337 rendues par le gouvernement anglais à l'occasion de ses guerres avec l'Écosse. (M. Hautefeuille, *Progrès du droit des gens*, p. 124.)

[3] Rymer, t. I, p. 39.

La question entra ainsi dans une phase nouvelle; mais c'est seulement à l'époque suivante que nous pourrons la traiter dans les termes où elle est restée jusqu'à nos jours.

SECTION VII.

Lettres de représailles.

Nous n'avons pas à parler ici des « représailles » en tant qu'elles sont, pour le souverain d'un État belligérant, un mode d'exercice du droit de guerre [1].

Mais ce mot avait, au moyen âge, une acception toute spéciale, qu'il a conservée bien longtemps dans nos lois; il désignait une sorte particulière de mainmise ou de saisie, assez difficile à définir, car son principe était puisé dans le droit de guerre, et cependant cette voie de fait était réputée « ne pas rompre la paix » [2].

Le « droit de représailles » tenait de si près au « droit de course », qu'on les mentionnait ensemble dans les lettres expédiées à ce sujet [3], et cependant le premier avait pour but unique la réparation d'un dommage « privé », tandis que le second ne prenait naissance qu'en cas de rupture ouverte entre deux États.

La « course », une fois régularisée par l'intervention directe du pouvoir royal, dut occuper une large place dans le droit des gens. Le droit de « représailles », au contraire, une fois

[1] Les guerres sont des « représailles générales », dit Georges de Martens. (*Essai sur les armateurs*, p. 124, note.)

[2] Interim observa repressaliis locum non esse nisi in pace, et tamen scribere Mornacium, ut iis locus sit, bellum desiderari. Perperàm. (Bynkershoeck *Quæst. juris publici*, l. I, c. 24.)

[3] Elles portaient le nom de *lettres de marque et de représailles*. (Voir l'ordonnance de 1681.) En effet, les mots de *marque* et de *représailles* exprimaient à l'origine une même chose. (Voir Ducange, aux mots *Marcha* et *Repræsalia*.) Le dernier mot se rapportait au but de ces expéditions armées qui était de « reprendre » son dû par force ouverte; l'autre mot avait trait à la manière dont on exerçait ce droit en dehors des frontières ou *marches* de son pays, car cette forme de guerre avait passé du droit des gens continental dans le droit des gens maritime.

soumis à des formes régulières, devait tomber bientôt en non-usage [1], car, dans un intérêt privé, il pouvait compromettre la cause publique.

Aussi, pour s'expliquer ce que nous en raconte l'histoire, il faudrait presque oublier ce que la science moderne nous enseigne de sa théorie.

Valin nous décrit, en effet, un droit de représailles qui ne s'exerce qu'en vertu de lettres du roi, après information faite en justice sur le dommage causé, et négociations ouvertes par la voie diplomatique pour obtenir réparation amiable conformément aux traités, avec obligation pour les impétrants de donner caution préalable de n'exercer leurs représailles que dans un délai fixé, de faire juger leurs prises par les tribunaux compétents, et de restituer toutes sommes ou valeurs qui excéderaient le montant du dommage réel qu'ils ont souffert [2].

Dans cette procédure compassée où se fait sentir à chaque pas l'intervention régulière de l'autorité souveraine, de la diplomatie, du pouvoir judiciaire, qui reconnaîtrait ces « représailles » du moyen âge, aux allures violentes et emportées, dont l'affinité avec les guerres privées des seigneurs féodaux était évidente, et que l'on pouvait définir en deux mots : « Le droit de se rendre, par force, justice à soi-même » ?

L'allégation d'un grief plus ou moins établi, et d'un refus de réparation dont la preuve négative était encore plus difficile à faire, fut longtemps le seul titre sur lequel un armateur fondait sa demande pour obtenir de sa ville [3] une autorisation de courir sus aux bâtiments de la nation dont il croyait avoir à se plaindre : et, avec ces rivalités jalouses qui

[1] Les exemples où la France a accordé de telles lettres de représailles sont en très-petit nombre ; le plus ancien est de 1596, le plus récent de 1778. (Georges de Martens, *Essai sur les armateurs,* p. 30.) Voir le *Code des prises,* t. I, p. XXV.)

[2] Sur le livre III, tit. X, de l'ordonnance touchant la marine, de 1681.

[3] In Galliâ olim repressaliarum diplomata ab ipsis curiis superioribus impetrabantur. In Belgio, cum singulæ olim urbes sua bella gesserint, etiam singulæ repressalias exercebant. (*Bynkershoeck*, *Quæst. juris publici*, l. I, c. 24.)

animaient sans cesse l'une contre l'autre les petites républiques commerçantes de l'Italie, on comprend combien chacune d'elles se prêtait volontiers à des entreprises qui, sans amener de guerre ouverte, molestaient par mille avaries le commerce d'une cité rivale.

Ce fut alors que les représailles, comme les guerres privées, comme le prétendu droit de naufrage, comme toutes ces manières de s'approprier, sans forme et le plus souvent sans cause, le bien d'autrui, furent condamnées solennellement par les constitutions des empereurs et par les canons des conciles qui les déclaraient contraires à l'équité naturelle et subversives de tout ordre légal [1].

Mais le mal était profondément enraciné dans les mœurs du temps; il tenait surtout à une faiblesse générale des ressorts sociaux qui laissait partout les « voies de fait » occuper la place des « voies de droit ». Aucune sanction pénale ne pouvant atteindre des attentats qui se commettaient en dehors des frontières, pour obtenir raison de représailles injustement exercées, l'étranger n'avait qu'un moyen; c'était de faire lui-même ce qu'on appelait une « contre-prise », et ainsi, sous prétexte de réparer des torts réciproques, les violences se multipliaient à l'infini.

On essaya d'abord de quelques moyens, qui étaient plutôt des palliatifs que des remèdes.

Lorsque des États voisins voulaient demeurer en bons rapports, ils s'entendaient pour nommer des commissaires ou des consuls dont la tâche conciliatrice était indiquée par leur nom même : on les appelait « conservateurs de la paix ».

Mais ces juridictions internationales ne pouvaient employer les voies de contrainte.

Dans le cas où leurs bons offices restaient impuissants, on fixait un délai avant l'expiration duquel la partie lésée ne devait pas recourir aux armes.

Ces « trêves » qui, dans les guerres privées des seigneurs,

[1] Tanquam gravia legibus et æquitati naturali contraria, civili sunt constitutione prohibita. (Canon du concile général de Lyon.)

avaient tant de fois laissé à la réflexion le temps de calmer le premier emportement de la vengeance, furent ainsi appliquées à ralentir un peu l'ardeur des représailles [1].

Puis enfin, quand l'autorité des rois se fut affermie, on obligea la partie lésée à se pourvoir d'une permission du souverain [2].

Cette garantie amena toutes les autres, car le souverain, intervenant comme juge et comme seigneur, renvoya l'examen des plaintes à ses cours de parlement ou d'amirauté, fit agir ses ambassadeurs pour obtenir le redressement des torts par les voies amiables, et, en cas de refus, imposa aux armateurs qui obtenaient des lettres de représailles, de telles conditions que la prise ne pouvait plus dépasser l'exacte évaluation du dommage.

Le XIVe siècle [3] fut le point de départ de cette réforme qui s'acheva dans le siècle suivant [4].

On prétendit séparer ainsi le droit de « représailles privées » de l'abus qui avait été fait de son principe; mais il nous reste à dire en quelques mots pourquoi ce principe lui-même a dû être abandonné plus tard, devant les progrès de la civilisation et du droit.

Le seul argument propre à justifier l'exercice du droit de

[1] Voir les conventions ou trêves de 1228, 1235, 1238 et 1258, entre la France et l'Angleterre. (Dumont, t. I, part. I, p. 166, 369, 398.) Ces traités stipulent qu'un délai de deux mois devra s'écouler entre le *grief* et la *représaille*, pour donner à l'offenseur le temps de satisfaire à la plainte.

[2] A la différence des lettres de marque, les lettres de représailles étaient délivrées directement par le roi, sans délégation de pouvoir à l'amiral : car, dit le *Guidon de la mer*, « cetuy droit est de puissance absolue. » On comprend en effet de quelle conséquence pouvait être l'exercice du droit de représailles pour entraîner l'État dans une guerre.

[3] Arrêts des parlements de France de 1345, 1389, 1392. (La Roche Flavin, *Des parlements de France*, t. III, ch. 57, p. 807; *Code des prises*, t. I, p. 25, note.) — Acte du parlement anglais de 1353. (Georges de Martens, *Essai sur les armateurs*, p. 27.)

[4] Traité de 1489 entre la France et l'Espagne. (Dumont, t. IV, part. 2, p. 11.) Statut d'Henri V, d'Angleterre, en 1416. (Runnington, t. I, p. 506.) Édit de Charles VIII, roi de France, en 1485. (Bouchaud, *Théorie des traités de commerce*, p. 484.)

représailles, consistait à le présenter comme une forme moins solennelle de la guerre [1].

Mais les captures à main armée qui s'opéraient en vertu des lettres de représailles, qu'étaient-elles sinon des actes d'hostilité non précédés d'une déclaration de guerre, et par conséquent contraires à l'équité, alors même qu'il y avait au fond une juste réparation à poursuivre?

La théorie des représailles pouvait-elle davantage se défendre au point de vue du moyen par lequel elles atteignaient leur but?

On ne peut nier sans doute que, pendant la guerre, tous les biens d'un peuple, ceux des particuliers comme ceux de l'État, ne soient, à la rigueur, solidaires de la créance légitime dont on poursuit le remboursement par les armes.

Mais, quand la paix n'est pas rompue entre deux peuples, est-il également conforme à l'équité que tel ou tel objet qui constitue la propriété privée d'un innocent, puisse être saisie comme responsable du dommage qu'il s'agit de réparer?

Partout où ne se retrouvent pas les conditions de la juste guerre, ne faut-il pas revenir au principe du droit commun d'après lequel il n'y a de vraie justice que celle qui applique « déterminément » la peine au coupable, et fait payer la dette par celui qui la doit?

SECTION VIII.

Droit de recousse ou de reprise.

Une question de propriété privée domine toutes les autres en matière de reprises, et cette question présente quelque analogie avec celle qui était à résoudre en matière de naufrages.

La chose prise par l'ennemi, comme la chose naufragée, avait un maître avant le naufrage ou la prise.

[1] Voir notamment l'ouvrage intitulé *Godefridi de Pelchwitz de repræsaliis liber*, Jenæ, 1661, in-4.

Ce maître peut-il encore se prévaloir de ses droits lorsqu'il retrouve la chose aux mains d'un tiers qui l'a retirée des flots, ou l'a reprise soit par force, soit par rachat, sur l'ennemi?

On a vu qu'en cas de naufrage, il était passé en coutume de maintenir au propriétaire primitif tous ses droits pendant un temps considérable (ordinairement l'an et jour), parce qu'alors il n'était pas intervenu d'acte translatif de propriété au profit d'une personne ayant titre légitime pour s'emparer de la chose naufragée : cette chose devait donc être conservée, tant qu'il restait quelque espoir de découvrir son maître.

Mais la prise d'un navire ou de marchandises ennemies, par un corsaire, constitue, d'après le droit maritime, l'acte translatif de propriété qui manque en matière de naufrages.

La question se réduit donc à savoir à quel moment cet acte est consommé et la propriété de la prise transmise au capteur; car si celui-ci est devenu propriétaire lorsque se fait la reprise, le « repreneur » le devient à son tour par l'effet de sa capture nouvelle, et les droits du propriétaire primitif sont perdus.

Deux systèmes principaux se sont produits, à cet égard, dans les coutumes ou dans les lois.

L'un fait dépendre la translation de propriété du fait que la prise aura été conduite par l'ennemi « dans un lieu sûr », et, par exemple, amarrée dans un des ports de la nation à laquelle appartient le capteur.

L'autre système exige seulement, pour que le capteur devienne propriétaire de la prise, qu'elle soit demeurée entre ses mains « pendant un certain temps » qu'on fixe ordinairement à vingt-quatre heures [1].

Ce dernier principe a prévalu dans le droit moderne :

Le droit romain [2], au contraire, et après lui le « Consulat de

[1] Voir à ce sujet les dissertations spéciales de Bynkershoeck dans ses *Questions de droit public*, liv. I, c. 4 et 5.

[2] Voir ci-dessus 1re Époque, chap. IV, Sect. IV, *Du droit de prise et de reprise dans l'antiquité*, p. 187 à 190.

la mer [1] » avaient pris pour point de départ du changement de propriétaire le moment où la capture était mise en sûreté dans les eaux du capteur ou amarrée dans un de ses ports. Jusque-là, soit que le navire eût été repris ou recouvré par force ou par rançon, soit qu'il eût été abandonné par le capteur lui-même, il devait être rendu, dans l'état où il se trouvait, à l'ancien propriétaire, sauf obligation pour celui-ci de donner aux « repreneurs », une récompense [2] proportionnée à leurs peines et dommages ; et, s'il y avait eu rachat, de leur rembourser le prix de la rançon par eux payée. Mais une fois que la prise avait été conduite en lieu sûr par le capteur, il n'était plus question d'indemnité pour les « repreneurs » , c'était la propriété du navire avec tous ses droits qui désormais leur appartenait sans conteste comme sans partage [3].

On ne peut qu'admirer l'esprit d'équité avec lequel le « Consulat de la mer » règle les conséquences de ce principe, et s'occupe de prévenir les fraudes qui pourraient intervenir au préjudice des armateurs ou des marchands.

Il semble qu'à cette époque où les matières du droit des gens maritime n'avaient pas encore été délimitées par la science, les règles de ce droit empruntaient de leur contact, je dirais presque de leur mélange avec le droit privé du commerce, un caractère de bonne foi que l'on ne retrouve pas au même degré dans les définitions plus savantes des siècles suivants. Nous verrons que trop souvent, dans les traités, l'esprit de domination ou de nationalité poussé à l'excès, dans la science, l'esprit de théorie et de système, ont altéré les notions de ce sens droit, dont sont généralement empreintes les inspirations directes de la conscience.

On aime à relire dans le « Consulat de la mer » les motifs

[1] Pardessus, *Collection de lois maritimes*, t. II, p. 338 à 347. (Art. 290 du *Consulat.*)

[2] Æquitas postulat ut detur servaticum sive præmium sive merces quocumque nomine appellare placet. (Bynkershoeck, *Quæst. juris publici*, lib. I, cap. 5.)

[3] Deu esser del tot lur, sens tot contrast. (Art. 290 du *Consulat de la mer*. — Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 339.)

donnés à l'appui de la disposition qui renvoie au jugement de prud'hommes le règlement des indemnités que les « repreneurs » peuvent prétendre, en certains cas, contre les propriétaires du navire.

« C'est une bonne chose, dit la coutume, qu'un arbitrage fait « de bonne foi et d'après les tempéraments de l'équité ; le « mieux, en effet, est que personne n'use de la rigueur de son « droit envers autrui. Qui peut se tenir pour assuré de n'être « jamais, à son tour, exposé à quelque dommage ? Il y a « donc toute raison de soumettre la décision dans ce cas à des « prud'hommes pour n'encourir le blâme de Dieu ni celui « des hommes [1]. »

SECTION IX.

De l'esclavage personnel au moyen âge.

Avant de passer à l'époque suivante, nous n'avons plus qu'un mot à dire sur ce qui touche l'abolition de l'esclavage personnel entre les peuples chrétiens, cet immense progrès silencieusement accompli pendant ces temps qu'on appelle « la barbarie du moyen âge ».

Suivant la remarque de Montesquieu, l'esclavage n'était pas seulement par lui-même un mal incurable des sociétés antiques ; mais il empêchait toutes les autres réformes, en desséchant le cœur de l'homme qu'il rendait comme incapable d'humanité [2].

Nous avons montré comment, en effet, le « droit d'escla-

[1] Totavia es bona la cominalesa è la egualtat è « l' temprament de bons homens », etc. (*Consulat,* art. 290. Pardessus, t. II, p. 340.) Il est remarquable qu'au XVIIIe siècle Bynkershoeck arrive à la même conclusion que le *Consulat de la mer :* « Si ex ratione rem placet æstimare, ipse putarem... « boni viri arbitrio statuendum » quid pro operis imp nsis, mercede, recuperatori tribuendum sit, etc. (*Quæst. juris publici,* lib. I, c. 5.)

[2] Les Romains, accoutumés à se jouer de la nature humaine, dans la personne de leurs enfants et de leurs esclaves, ne pouvaient guère connaître cette vertu que nous appelons humanité. (*Grandeur et décadence des Romains,* ch. XV.)

vage » servait de stimulant et d'excuse au « droit de piraterie », au « droit de naufrage », au « droit d'aubaine », à toutes ces formes de spoliation et de pillage inventées par l'instinct de la cupidité et de la haine.

Banni des mœurs européennes par la civilisation et par l'Évangile, il semble que l'esclavage ait cherché un refuge dans les coutumes de la mer.

C'est là que nous le retrouverons bientôt, s'appuyant sur des prétextes nouvellement inventés, pour se développer, à l'abri de lois exceptionnelles, dans les colonies de l'Amérique, et s'y maintenant jusqu'à nos jours pour devenir, partout où on l'admet, un ferment de haine, une source de discorde et de guerre.

A tout prendre, l'époque dont nous achevons l'exposé fut peut-être celle où l'odieuse coutume de l'esclavage personnel a été le plus près de disparaître du monde civilisé[1], car, à partir du XIV[e] siècle, on n'en rencontre plus de trace dans les coutumes de France, et si les statuts des villes italiennes font mention jusqu'au XVI[e] siècle, d'esclaves rangés au nombre des

[1] « Et au prix que la religion chrétienne commença à croître, les esclaves commencèrent à diminuer, et encore plus à la publication de la loi de Méhémet, qui affranchit tous ceux de sa religion, de sorte que l'an MCC, » les servitudes étaient quasi abolies par tout le monde. » (Bodin, *De la république*, liv. I, ch. 5, p. 59.) Bodin ajoute : « Bartol, qui vivait l'an MCCC, escrit que de son temps, il n'y avait plus d'esclaves, et que, par les lois chrétiennes, les hommes ne se vendaient plus ». (P. 60.) — M. Pardessus (*Lois maritimes*, t. IV, p. 436), parlant de l'esclavage personnel en France, dit : « Nous n'en trouvons plus de traces après le XIII[e] siècle. »

« C'est le christianisme qui a fait disparaître l'ancien esclavage : c'est qu'il y a au fond de ses doctrines, un souffle de liberté. » (M. Wallon, *Histoire de l'esclavage dans l'antiquité*. Introduction, p. 71.) « Les princes, tout en adoptant la foi, restaient liés en droit, aux intérêts, aux préjugés qui maintenaient l'esclavage. Le christianisme détruisit le préjugé; il fit entrer non pas seulement dans la théorie, mais dans les mœurs le principe de l'égalité des hommes. » (Même ouvrage, t. III, p. 465.)

« Du X[e] au XIII[e] siècle, l'esclavage recule et disparaît dans presque toute l'Europe. Ce travail de transformation est dû bien moins aux changements extérieurs des gouvernements, des institutions et des lois qu'à un changement intime dans les âmes. Les sentiments d'égalité sont nés, et cela suffit avant que les lois consacrent le progrès et sans que les mots l'expriment. » (M. Augustin Cochin, l'*Abolition de l'esclavage*, t. II, p. 425, 426.)

choses vendables, tout porte à croire qu'il s'agissait de prisonniers faits sur les Turcs[1].

Le sentiment qui avait inspiré les croisades était trop vif encore pour que l'islamisme fût appelé à profiter des tempéraments que les peuples chrétiens admettaient entre eux à l'ancienne rigueur du droit de la guerre.

[1] Pardessus, t. IV, p. 437, 438, 530. — Wheaton, *Progrès du droit des gens*, t. I, p. 43.

QUATRIÈME ÉPOQUE.

DEPUIS LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU MONDE JUSQU'À LA GUERRE DE L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE.

(De l'an 1492 à l'an 1776.)

PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE MARITIME PENDANT CETTE ÉPOQUE.

LIVRE PREMIER.

CONQUÊTES ET ÉTABLISSEMENTS MARITIMES DES EUROPÉENS HORS D'EUROPE.

CHAPITRE I[er].

DÉCOUVERTES ET CONQUÊTES DES ESPAGNOLS ET DES PORTUGAIS DANS LES DEUX INDES.

SECTION I[re]

Faits généraux communs aux découvertes des Espagnols et des Portugais.

Le commerce maritime des Européens s'était concentré pendant de longs siècles dans le bassin de la Méditerranée, comme dans un cercle que les forces humaines ne paraissaient pas capables de franchir. On ne connaissait alors au delà, dans l'un et l'autre Océan, qu'une faible étendue de rivages sur lesquels le progrès de chaque âge était d'avancer de quelques pas. Ainsi les parties de l'océan Atlantique et de la mer du Nord qui baignent le continent ou les îles de l'Europe avaient été peu à peu explorées par les navigateurs, à mesure que les armes romaines, d'abord, puis la civilisation et le commerce avaient pénétré jusqu'aux côtes occi-

dentales de l'Espagne, de la Gaule, de la Germanie, jusque dans les îles Britanniques et dans la presqu'île Scandinave.

Nous avons vu comment, au moyen âge, de nouveaux États maritimes s'étaient formés dans ces parages et s'étaient mis en rapport avec ceux de la Méditerranée; mais c'était toujours vers l'Orient que soit les nouveaux, soit les anciens peuples navigateurs dirigeaient leurs principales entreprises et leurs pensées. L'Orient était, depuis les temps antiques, le pays des fables et des richesses, le lieu où la fortune avait son temple et prodiguait ses biens. Les croisades avaient appris à en mieux connaître les routes, les productions, les habitants, les usages, mais non à surmonter les barrières posées par la nature, qui, en séparant les deux mers, avait paru refuser aux Européens l'accès direct dans l'Océan des Indes.

Il y avait bien, pour les riverains de ces mers, une navigation ancienne et active, qui, de port en port, mettait les comptoirs du golfe Arabique en communication avec les villes commerçantes de la Perse, de l'Inde, de la Chine, et même probablement du Japon, et des îles encore plus lointaines. Enfin, dans le courant du XVe siècle, des marchands européens avaient pu, grâce à la tolérance musulmane, établir des relations commerciales dans ces comptoirs, notamment dans les ports de Suez et d'Aden. Mais l'Europe chrétienne, n'ayant pas réussi, malgré la persistance de ses efforts et la bravoure de ses guerriers, à s'assurer, par la conquête de l'Égypte et de la Syrie, la possession des voies de terre et de mer qui lui auraient livré les ports et le commerce de l'Inde, souffrait d'autant plus d'être réduite à dépendre encore pour ce commerce du bon plaisir ou du caprice de souverains qu'elle traitait d'infidèles et de barbares.

Ce fut alors que la Providence, dans ses adorables desseins, nous révéla, pour ainsi dire, une moitié de l'univers jusqu'alors recouverte d'un voile qui semblait impénétrable à tous les yeux, comme si elle l'eût tenue en réserve pour le moment où l'Europe, civilisée par l'Évangile et devenue maîtresse dans tous les arts de la paix et de la guerre, serait en état de

répandre au dehors le bienfait de ses lumières et de ses lois.

Le détail des faits par lesquels ce grand événement s'est accompli ne saurait entrer dans le cadre de cet ouvrage. Les anciennes limites de l'histoire, jusque-là bornées à quelques peuples, vont encore s'élargir et s'étendre comme celles des continents et des mers connus.

Mais ce qui appartient à notre sujet, c'est de rappeler brièvement les traits les plus propres à marquer ici la marche de la civilisation et ce qu'on peut appeler son « progrès ».

Pour donner à ce mot sa juste valeur, disons tout de suite que la cause de la civilisation ne doit nulle part être confondue avec celle des passions humaines qui ont prétendu la servir, et qui ont mêlé trop souvent leurs procédés injustes et cruels aux nobles efforts de la religion, de la justice, de l'humanité.

État intérieur de l'Europe chrétienne à l'époque de la découverte du nouveau monde.

Il semble qu'avant de s'ouvrir au loin des routes nouvelles vers des terres inconnues, l'Europe chrétienne avait besoin d'opérer, au dedans d'elle-même, une sorte de concentration de ses forces vives, qui devait à la fois les régler et les accroître.

Le xve siècle avait beaucoup avancé cette œuvre. D'abord, une réunion de circonstances particulières avaient amené, pour plusieurs des grands États de l'Europe, de remarquables progrès dans leur développement territorial, et dans la constitution de leurs souverainetés. Ainsi, l'expulsion définitive des Anglais du sol de la France avait rendu aux deux couronnes leur mutuelle indépendance, et aux deux peuples l'usage de leurs forces qui s'étaient consumées si longtemps dans de vaines et désastreuses rivalités; mais, en Angleterre, les fatales querelles des maisons d'York et de Lancastre tournaient les armes d'une moitié de la nation contre l'autre, tandis qu'en France, la royauté mieux assise sur une dynastie dont chacun respectait les droits, avait pu mettre à profit la seconde moitié du xve siècle pour étendre ses domaines et affermir son pou-

voir par l'abaissement des grands vassaux et la réunion successive de plusieurs de leurs fiefs à la couronne. Dans le même temps, la lutte des Espagnols avec la race maure, qui avait tenu pendant tant de siècles en haleine leur courage et leur foi, touchait à son terme, et deux mariages célèbres dans l'histoire politique du monde, celui d'Isabelle de Castille avec Ferdinand d'Aragon, et celui de Marie de Bourgogne avec Maximilien d'Autriche allaient préparer la fortune de Charles-Quint et la grandeur de l'Espagne.

C'est aussi à la fin du xve siècle qu'il faut reporter la première application pratique d'un principe qui, depuis, a servi de base au droit public de l'Europe. Ce principe, que le monde chrétien peut opposer avec orgueil à toutes les combinaisons politiques de l'antiquité; qui, s'il ne réprime pas toujours les vues ambitieuses des conquérants, les contient cependant et les arrête; s'il ne peut pas toujours prévenir la guerre, en abrége du moins la durée et en éloigne souvent le retour, on l'appelle « équilibre européen », pondération, balance des pouvoirs : on pourrait l'appeler également « respect des droits acquis », appui réciproque de la justice et de la force, règlement équitable des questions qui peuvent troubler la paix du monde, assurance mutuelle de tous, ou du moins de plusieurs contre la « prépotence » d'un seul. Nous avons déjà montré comment les sympathies naturelles entre nations également éclairées des lumières de l'Évangile, et dans lesquelles pénétraient peu à peu les préceptes divins de sa morale, devaient conduire à ce résultat. Mais, comme il arrive dans les affaires de ce monde, ce ne fut pas par l'effet d'un concert préalable, d'un entraînement spéculatif vers les idées de justice et d'équité, que ce principe fit son entrée dans le droit public. A la suite d'une conquête rapide et brillante (l'expédition de Charles VIII en Italie en 1495), l'instinct du danger commun réunit, contre les Français, le Pape, l'Empereur, les rois d'Aragon et d'Angleterre, les Vénitiens et les Milanais. Puis, le succès de cette ligue improvisée fit comprendre combien il y avait de force dans une telle confédération des grands États, et le principe dont nous parlons

sortit peu à peu des faits qui amenèrent le renouvellement de ces alliances, soit dans la guerre, soit dans la paix.

Invention de la boussole.

A ces grands événements politiques par lesquels l'Europe semblait préluder à ses destinées nouvelles, vint s'ajouter, dans un autre ordre de faits, l'invention ou plutôt le perfectionnement de la boussole, ce fil conducteur qui avait manqué si longtemps au genre humain pour se diriger dans le labyrinthe des mers. Et de quoi donc auraient servi à Christophe Colomb, à Vasco de Gama, à Magellan, le génie des découvertes et l'intrépidité du courage, si l'aiguille aimantée ne les eût guidés dans ces océans inconnus, sous d'autres étoiles et d'autres cieux? On s'étonne, à bon droit, que l'histoire ne nous ait révélé d'une manière certaine ni la date ni le lieu de cette découverte; car elle ne suppose pas, comme l'imprimerie ou la machine à vapeur, une suite de progrès successifs dans l'étude des sciences et les procédés des arts; mais, consistant tout entière dans l'observation d'un simple fait, elle aurait dû, ce semble, tomber dans l'usage commun dès le premier jour que l'on reconnut à l'aimant cette force attractive qui l'entraîne naturellement vers le pôle. Et cependant, on ne voit pas qu'une révolution soudaine se soit produite dans les usages de la navigation maritime par suite de l'invention de la boussole. C'est lentement et comme insensiblement que l'emploi de l'aiguille aimantée s'est répandu dans le monde, et pour que cette nouveauté fît son chemin, pour qu'elle triomphât de la routine et du préjugé, il a fallu la soumettre à bien des épreuves, et combiner avec le progrès des connaissances astronomiques l'élément précieux qu'elle donnait pour la direction des navires. Avant que les savants du moyen âge s'occupassent de décrire la boussole, les navigateurs s'en servaient déjà; mais elle n'avait pas encore changé leurs habitudes timides et enhardi leur prudence. C'est par ce motif que nous avons sursis à en parler jusqu'au moment où, perfectionnée par des observations successives et favorisant la tendance d'un siècle nouveau,

elle devint l'instrument visible des plus étonnants progrès.

Parallèle entre l'esprit des croisades et l'esprit de recherche et d'aventure qui a amené la découverte du nouveau monde.

De même qu'à l'époque des croisades nous avons vu sortir d'un même principe tant d'expéditions entreprises, pendant une longue suite d'années, dans des conditions si diverses et avec des chances si variables de succès, l'époque où nous entrons va nous montrer l'Europe presque entière entraînée, par un esprit de découverte et d'aventure, vers des expéditions plus hasardeuses encore et plus lointaines, et qui, traversées par mille obstacles, se renouvelleront sans cesse jusqu'à ce qu'elles aient atteint leur but.

Si nous recherchons, au point de vue moral, dans quel ordre de motifs ce nouvel entraînement prit naissance, nous ne retrouverons pas, sans doute, à la fin du XVe siècle, ce pur enthousiasme religieux qui, avec le sentiment chevaleresque de l'honneur, composait l'héroïsme de Godefroy de Bouillon et de saint Louis. Nous avons déjà remarqué que peu à peu les calculs de l'ambition, de l'amour-propre et de l'intérêt s'étaient mêlés à ces vertus primitives des croisés, et cependant leurs dernières campagnes avaient encore été marquées par de nobles exploits. C'est cet esprit moins enthousiaste et moins bouillant, mais plus positif, plus réfléchi, plus capable de suite et de constance dans l'exécution d'un projet longuement médité, qui anima les Portugais et les Espagnols dans la recherche de terres inconnues : la patience et le sang-froid du marin remplacèrent le courage brillant du soldat, et, comme il arrive dans un mouvement qui se communique à tout un peuple, si le grand nombre n'avait pour mobile que la soif de l'or et l'appât du gain, de hautes intelligences et de nobles cœurs étaient surtout sensibles à la gloire que retireraient de ces entreprises leur pays et leur Prince.

Puis, à côté de ce premier motif, et pour l'ennoblir encore, l'espoir de conquérir des peuples nouveaux à la foi chrétienne était relaté dans les bulles des papes et dans les priviléges oc-

troyés par les rois, comme titre suffisant pour justifier, soit la prise de possession, soit la conquête. Or, qui pourrait révoquer en doute la sincérité de cet espoir ou la confiance que ce titre inspirait, quand on songe que les deux peuples qui enseignèrent à l'Europe le chemin de l'Amérique et celui de l'Inde, étaient ceux qui, soit sur leur propre territoire, soit sur la terre d'Afrique, avaient conservé jusque-là, en combattant les Maures, quelque chose du zèle ardent et du prosélytisme chrétien des croisades ?

Bien souvent, à la vue des crimes sans excuse, des cruautés sans nom, dont l'histoire de la conquête du nouveau monde est remplie, on voudrait oublier qu'un but religieux se mêlait à des entreprises souillées de tant de sang; mais quand, du sein du clergé catholique, on voit sortir pour plaider la cause des Indiens opprimés, des défenseurs tels que Barthélemy de Las Casas, et saint François Xavier, on admire cette religion de paix qui seule, au lendemain de cruelles victoires, sut élever la voix pour rappeler à d'impitoyables vainqueurs leurs devoirs d'hommes et leurs promesses de chrétiens.

Faiblesse des moyens employés : grandeur des résultats obtenus.

Un autre caractère remarquable des expéditions entreprises à la fin du xve siècle et au commencement du siècle suivant, c'est la faiblesse des moyens employés, quand on la compare à la grandeur des résultats obtenus. En lisant le récit des croisades, l'esprit reste confondu au dénombrement de ces populations armées que toutes les marines de l'Europe suffisent à peine à transporter sur les rivages de l'Asie, où elles vont combattre et mourir, sans laisser le plus souvent d'autre trace de leur passage que la prise de quelques forts ou la possession éphémère de quelques provinces. Un contraste tout différent nous frappe et nous étonne dans les faits dont nous allons tracer le tableau.

C'est avec trois vaisseaux, dont deux n'étaient guère que de grandes chaloupes, et 90 hommes d'équipage, que Christophe Colomb mit à la voile du petit port de Palos (le 3 août 1492)

pour ce voyage à jamais mémorable dans lequel il découvrit l'Amérique et fonda la première colonie espagnole dans ces parages. Vasco de Gama n'avait également que trois vaisseaux lorsqu'il quitta le port de Lisbonne (le 9 juillet 1497) pour franchir le cap de Bonne-Espérance et ouvrir aux Portugais la route des Indes.

Le 18 novembre 1518, Fernand Cortès part de San-Iago de Cuba avec 109 matelots et 508 soldats, dont 13 armés de mousquets et 32 d'arquebuses, et, moins de trois ans après, l'heureux Charles-Quint était devenu paisible suzerain du royaume de Montézuma.

Le 14 novembre 1524, François Pizarre s'embarque à Panama sur un vaisseau monté par 113 hommes. L'année suivante, d'Almagro lui amène 70 recrues : avec cette poignée de soldats, tous deux commencent une expédition qui devait ajouter aux domaines de la couronne d'Espagne les riches provinces du Pérou.

Si l'histoire tout entière ne nous disait ce que vaut le génie, ce que peuvent la constance et le courage, ces quelques chiffres ne suffiraient-ils pas pour nous l'apprendre ? Ils nous montrent des amiraux presque sans marins, des chefs d'entreprise presque sans soldats, mais pleins de foi dans la justesse d'un plan préconçu et résolus à tout tenter pour réussir. Est-il un plus beau triomphe pour l'esprit humain que celui qui s'obtient au prix de luttes opiniâtres, à force de persévérance et de fermeté ! Il y eut, à la fin du XVe siècle, huit années (1484 à 1492) pendant lesquelles un homme jusque-là ignoré, sans fortune et sans naissance, nourrissait en lui-même une pensée[1] d'où devait sortir la découverte d'un nouveau monde. Il en offrit le bénéfice d'abord à Gênes, sa patrie, puis au Portugal, puis à l'Espagne, puis à l'Angleterre. Rebuté par des refus, par des trahisons, par des mépris, trouvant les souverains occupés d'autres affaires qui leur semblaient plus urgentes et

[1] « Ce que j'admire dans Christophe Colomb, disait Turgot, ce n'est pas d'avoir découvert le nouveau monde, mais d'être parti pour le chercher, sur la foi d'une idée. » (M. Guizot, *Introduction à la Vie de Washington.*)

plus graves, il n'avait pour soutien que sa confiance profonde dans le succès de son entreprise; et cependant, dès qu'il eut obtenu, avec l'appui de la pieuse Isabelle, le vaisseau *la Sainte-Marie,* pour s'élancer au travers de l'océan Atlantique, l'événement lui donna raison contre les préjugés des savants et la prudence méticuleuse des rois, et cette idée, qui semblait le rêve d'un aventurier, a plus contribué que les combinaisons politiques des hommes d'État et les exploits des grands capitaines, à changer la face de l'univers.

La recherche d'une communication directe avec l'Inde fait découvrir aux Espagnols l'Amérique, et aux Portugais le cap de Bonne-Espérance.

Un intervalle de cinq ans à peine (1492-1497) sépare le premier voyage de Christophe Colomb, à l'île d'Hispaniola, du voyage de Vasco de Gama autour de l'Afrique, tant les événements se pressent et se précipitent à cette époque mémorable où deux peuples rivaux, comme deux jouteurs lancés dans une lice, se disputent à qui le premier touchera le but sur lequel tous les yeux sont ouverts.

Ce but, nous l'avons déjà dit, c'était la découverte d'une voie directe de communication maritime entre l'Europe et le continent des Indes.

D'après la connaissance que l'on avait acquise de la forme sphérique de la terre, deux routes pouvaient s'offrir pour tenter cette découverte.

L'une, dont les commencements étaient déjà frayés, mais dont les périls semblaient s'accroître à mesure qu'on s'avançait vers le sud, tendait à accomplir cette circumnavigation autour de l'Afrique qui avait été, disait-on, essayée par les marins de Tyr et de Carthage.

L'autre direction, plus aventureuse, plus hardie, mais qui avait du moins cet avantage de ne présenter à l'imagination aucun danger déjà connu, aucun écueil sur lequel on eût précédemment échoué, consistait à sonder, vers l'ouest, l'immensité de l'Océan, pour y découvrir, soit un passage direct vers

l'Inde, soit un prolongement supposé de ce continent d'Asie que l'on cherchait.

Cette dernière voie conduisit tout d'abord Christophe Colomb au centre de l'archipel américain : il prit possession, au nom de l'Espagne, de ces terres dont il ne soupçonnait pas alors l'étendue.

Les Portugais, depuis le règne de Jean Ier, s'étaient engagés dans l'autre route; mais quoique leurs premiers pas sur la terre d'Afrique eussent été marqués par la brillante conquête de Ceuta (1415), leurs progrès sur la côte occidentale ne s'opéraient, au gré de ce siècle, qu'avec intermittence et lenteur. Cependant, l'infant don Henri, ce prince aussi magnanime qu'éclairé, avait soutenu de ses encouragements et ranimé de ses exemples l'esprit de découverte qui devait faire la gloire et la prospérité de son pays. Les navigateurs portugais avaient mis plus de trente ans (de 1412 à 1443) à parcourir l'espace qui sépare le cap « Non » (Nao) du cap Vert, en s'avançant de douze degrés vers le Sud. Quarante-trois ans plus tard (1486), Barthélemy Diaz avait découvert, sans le franchir, le fameux cap des Tempêtes (cabo Tormentoso) que le roi Jean II désigna par un nom de meilleur augure, qui lui est resté jusqu'à ce jour. Ils avaient jeté, chemin faisant, des colonies à Porto-Santo et à Madère. Mais la renommée des succès que Christophe Colomb venait d'obtenir, et le dépit d'avoir rejeté ses offres, enflammèrent les Portugais d'un zèle tout nouveau. Vasco de Gama doubla, sans hésiter (1497), ce terrible promontoire qui sert de borne au continent africain, et, tournant à l'est, il jeta bientôt l'ancre devant Mélinde, dont il trouva le port fréquenté par les navires de l'Égypte et de l'Inde.

Le problème était résolu : les navigateurs de l'Europe avaient rejoint ceux de l'Asie ; un pilote musulman conduisit l'escadre de Gama jusqu'à la côte de Malabar.

Bulles de partage.

Le hasard, l'audace, le succès heureux d'entreprises aussi

habilement conduites que périlleuses, avaient ainsi ouvert aux Espagnols et aux Portugais un nouvel hémisphère.

Le trouvant sans maîtres, car des Castillans ne pouvaient accorder ce titre à des idolâtres ou à des Maures, se voyant d'ailleurs sans rivaux dans ces régions encore inconnues aux autres États chrétiens, ils en firent deux parts, une pour chaque peuple ; puis, afin de donner à ce partage amiable une sanction dont l'autorité pût légitimer à leurs propres yeux leurs futures conquêtes, les rendre plus respectables aux yeux de l'Europe encore toute catholique à ce moment, et prévenir les guerres intestines sur des questions de territoire qui leur semblaient alors sans importance en présence de continents entiers à reconnaître et à réduire, les couronnes de Portugal et de Castille s'étaient adressées au Saint-Siége et en avaient facilement obtenu, le Portugal, en 1438 (sous Eugène IV), l'Espagne, en 1493 (sous Alexandre VI), des bulles confirmatives de leurs prétentions qu'il s'agissait d'ériger en droit [1].

La bulle d'Eugène IV avait attribué aux Portugais tous les pays qu'ils découvriraient depuis le cap « Non » [2], cette borne des anciens navigateurs, jusqu'au continent des Indes.

La bulle d'Alexandre VI, rendue après le premier voyage de Christophe Colomb, à une époque où la terre la plus occidentale découverte par les Portugais était le groupe des Açores, et la terre la plus orientale découverte par les Espagnols, Haïti (alors appelée « Hispaniola »), prit, pour ligne de démarcation entre les deux couronnes, un méridien passant à cent lieues à l'ouest des Açores, abandonnant à la domination portugaise, tout ce qui était à l'est de cette ligne, à la domination espagnole tout ce qui se trouvait à l'ouest [3].

[1] « La bulle d'Alexandre est comme la grande charte sur laquelle l'Espagne fonda ses droits. » (Robertson, t. III, p. 116.)

[2] Un poète portugais disait :

Quem passara o cabo de Nao
Ou tornara ou nao.
(Celui qui doublera le cap Non,
En reviendra ou non.)

[3] L'année suivante, les puissances intéressées convinrent d'elles-mêmes à

C'est une des dernières et des plus solennelles occasions où la papauté soit intervenue, sous couleur d'intérêts religieux, dans le règlement des affaires temporelles des couronnes. On a trop souvent jugé cet acte avec nos idées modernes, au lieu de le rattacher au contraire aux idées qui avaient été si longtemps dominantes en Europe, et dont l'empire, affaibli par degrés dans une partie de l'Allemagne et d'autres grands États du centre, s'était conservé sans atteinte dans la péninsule espagnole. Le moyen âge, comme nous l'avons déjà dit, se survivait en quelque sorte à lui-même dans ces provinces où les guerriers castillans regagnaient pied à pied contre les Maures quelques villes ou quelques montagnes sur lesquelles ils replantaient aussitôt la croix. On retrouvait donc, chez ces peuples, les institutions et le droit public du temps des croisades, comme on y retrouvait aussi les vertus chevaleresques, les défauts et les grandes qualités des croisés.

Or, quelle est la voix qui, dans les guerres saintes, appelait aux armes les peuples chrétiens, qui animait leur courage, qui soutenait leurs défaillances, qui promettait des récompenses à leurs exploits?

N'était-ce pas celle de Rome et de son Pontife, dont l'arbitrage suprême, tantôt invoqué, tantôt redouté par les prétendants et par les rois, tenait lieu, en quelque sorte, du droit des gens européen qui n'existait pas encore, et de ce grand principe de l'équilibre des États auquel, pendant le régime féodal, personne ne paraît avoir songé?

Faut-il donc trop s'étonner que les Espagnols, qui finissaient à peine d'affranchir leur territoire par la prise de Grenade, que les Portugais, qui continuaient sur la terre d'Afrique leurs hostilités contre les Maures, dans lesquels ils n'avaient pas cessé de voir des Sarrasins et des infidèles, fussent disposés à prendre le Saint-Siége pour arbitre d'un partage, étrange sans doute, et dont l'histoire du monde n'offre pas d'autre exem-

Tordesillas, de placer la ligne de démarcation à 370 lieues des îles du Cap-Vert. (Raynal, *Établissement des Européens dans les deux Indes*, t. III, p. 91.)

ple; mais en offre-t-elle davantage de ces héroïques et presque fabuleuses aventures[1] !

Les parts ainsi faites, chacun des deux peuples se remit à l'œuvre pour suivre le cours de ses découvertes et de ses conquêtes.

SECTION II.

Faits principaux relatifs à la découverte de la route maritime des Indes orientales par les Portugais et à leurs établissements coloniaux dans ces contrées.

En prenant leur route par l'Afrique ou le long de ses côtes pour arriver à la mer des Indes, les Portugais s'éloignaient le moins possible des terres déjà connues. A partir du point extrême auquel Barthélemy Diaz avait touché, il ne restait plus en réalité que quelques centaines de lieues à franchir pour arriver à Madagascar ou à Sofala, où il paraît certain que les Arabes avaient, depuis plusieurs siècles, des comptoirs de commerce et des ports. Le plus grand obstacle à surmonter pour accomplir ce voyage, était la croyance, généralement répandue au moyen âge, que de vastes continents, dépendants soit de l'Afrique, soit de l'Asie, interceptaient cette route maritime aux navigateurs. Dès que Vasco de Gama eut dissipé cette erreur, en dirigeant vers l'est ses navires, il trouva l'Inde avec ses richesses, son commerce et sa puissance. Mais il trouva aussi, dans ces parages, des relations anciennes établies avec d'autres peuples chrétiens, dont les intérêts étaient compro-

[1] Les rois de Portugal soumirent la légitimité de cette découverte et possession au jugement du pape, juge commun, suprême, pris dans ces temps pour arbitre par tous les rois de la chrétienté dans leurs différends. (*Recherches sur la priorité de découverte des pays situés sur les côtes occidentales d'Afrique au delà du cap Bojador*, par M. le vicomte de Santarem, p. 66.)

Grotius lui-même penchait à considérer les *bulles de partage* comme une forme de transaction entre les deux couronnes plutôt que comme une attribution exclusive de domaine. « Aut igitur dicendum est nullam esse vim ejusmodi pronuntiationis aut, *quod non minùs credibile est*, eum Pontificis animum fuisse ut Castellanorum et Lusitanorum inter se certamini intercessum voluerit, aliorum autem juri nihil diminutum. (*Mare liberum*, c. 6 *in fine*.)

mis par ces voies de communication nouvelles. Enfin, dans les conquêtes que, chemin faisant, les Portugais avaient entreprises sur les terres orientales de l'Afrique, ce n'étaient pas des Indiens efféminés, mais bien les nègres robustes de la Guinée, qui leur avaient disputé la possession de ces rivages.

Un déploiement de forces considérable devint donc nécessaire; car, au lieu de simples voyages de découverte, il s'agissait tout de suite de négocier et de combattre. La civilisation chrétienne et la civilisation arabe furent de nouveau mises en présence. Cette lutte n'effrayait pas les Portugais : ils se montrèrent dignes de continuer les exploits de leurs ancêtres; mais la nation toute entière dut y prendre part, et les expéditions de l'Afrique et de l'Inde devinrent, pendant quelque temps, son principal intérêt et presque son unique affaire : car le Portugal n'avait ni un territoire assez étendu, ni une population assez nombreuse, pour jouer à la fois un rôle important dans la politique de l'Europe et au dehors; mais ce peuple aguerri dans les combats, ardent aux entreprises, habile au commerce et à la mer, rempli de chevaliers et de soldats, ressemblait à une de ces nobles confréries militaires, dont les membres sont en petit nombre, mais capables de beaucoup oser et de réussir.

Si les écrits de Marc-Paul et des autres voyageurs des siècles passés avaient allumé partout le désir de visiter les lieux dont ils racontaient tant de merveilles, quelle impression ne durent pas faire sur l'esprit des Portugais les récits de Vasco de Gama et de ses compagnons à leur retour de Calicut, la vue des échantillons qu'ils rapportaient des richesses de l'Asie, et l'idée qu'il suffisait, pour s'en rendre maître, de suivre la route qu'ils venaient de parcourir?

Dès l'année suivante, une flotte formidable partit de Lisbonne sous les ordres d'Alvarez de Cabral, et, après avoir touché, par un hasard étrange, aux côtes du Brésil, encore inconnues, elle alla jeter dans l'Inde les fondements de la puissance portugaise.

Bientôt après, Alphonse d'Albuquerque eut le génie de concevoir et la gloire d'exécuter un plan si vaste et si hardi, qu'en peu d'années le Portugal recueillit tous les avantages de cet immense commerce qui, de l'Asie, se répandait dans le monde entier.

Fermeture des anciennes voies de communication de l'Inde avec l'Europe.

Albuquerque commença par s'emparer, au centre des Indes, d'une ville maritime capable de devenir, pour les Portugais, comme une seconde capitale dans ces contrées. Goa, située sur la côte occidentale de la presqu'île, en deçà du Gange, leur livra bientôt son port, l'un des plus beaux de l'univers.

Appuyé sur cette base d'opérations, Albuquerque résolut de fermer les deux grandes voies de communication par lesquelles, depuis tant de siècles, les produits de l'Inde passaient aux mains des commerçants européens.

La plus fréquentée de ces deux voies et la plus courte, était le passage par le golfe Arabique et l'isthme de Suez qui, formant le lien entre l'Europe et l'Asie, avait élevé si haut la fortune commerciale de l'Égypte. Ce fut aussi de ce côté qu'Albuquerque dirigea ses premiers efforts.

En vain, la république de Venise, prévoyant le danger qui la menaçait, envoya au sultan d'Égypte les matériaux tout prêts d'une flotte qu'il fit descendre par le golfe Arabique dans la mer des Indes, pour l'opposer aux entreprises des Portugais.

Ceux-ci, surpris un moment par cette attaque imprévue, eurent bientôt repris l'avantage, et réduit les Égyptiens à se renfermer dans leur golfe, où la marine portugaise ne laissa plus pénétrer les navires marchands de l'Inde.

Dans son zèle pour assurer à son pays le monopole de ce commerce, Albuquerque n'avait pas reculé devant la pensée de détruire le port de Suez ; mais les difficultés de la navigation sur la mer Rouge lui firent abandonner ses desseins contre l'Égypte, et laissant là quelques navires pour croiser devant le détroit de Bal-el-Mandeb, en s'appuyant sur l'île de

Socotora, déjà tombée au pouvoir des Portugais, ce fut vers le golfe Persique qu'il tourna ses vues [1].

Ce golfe, comme nous l'avons dit précédemment, était à la fois sillonné par les navires qui transportaient dans l'Inde les produits de l'industrie persane, et par ceux qui faisaient remonter vers la Méditerranée, par le Tigre et l'Euphrate, les marchandises orientales dont le commerce européen venait s'approvisionner dans les ports de la Syrie.

La prise d'Ormus par les Portugais leur permit bientôt d'interrompre cette navigation remontante, et de ne laisser aux communications de l'Inde avec l'Europe, d'autre route que celle du cap de Bonne-Espérance.

C'était sans doute allonger le chemin; mais que sont les distances pour un vaisseau lancé sous voiles. Il n'y avait plus, par cette direction nouvelle, ni transit de terre, ni transbordement de navire à navire, ni intermédiaire de marchands ou de commissionnaires étrangers, ni droit de douane ou de passage à subir, ni protection à mendier pour les négociants chrétiens de la part d'un calife ou d'un sultan.

Révolution commerciale qui s'opère au profit des Portugais.

Lisbonne était dès lors en communication directe avec Goa, ou plutôt le Portugal et l'Inde ne formaient que deux parties d'un même empire dont l'Océan était le lien.

La plus grande et la plus subite révolution commerciale qui se soit opérée dans le cours des siècles, fut le résultat de ces mesures. Les sources principales de la richesse et de la puissance de presque tous les États maritimes qui s'étaient élevés dans le moyen âge, furent taries en même temps, ou plutôt elles furent détournées au profit d'un seul peuple, et ce peuple était un de ceux qui n'avaient figuré jusqu'alors qu'au dernier rang parmi ces États, de même que par sa position géographique il se trouvait reculé à la limite extrême du continent

[1] Le bruit se répandit même, en Europe, que les Portugais avaient engagé le roi d'Éthiopie à détourner le cours du Nil. (Michaud, *Histoire des croisades*, t. V, p. 433.)

européen. Mais, les routes nouvelles qui s'ouvraient au travers du Grand Océan ayant changé tous les anciens rapports de position respective entre les peuples, c'était au contraire le Portugal qui allait former, avec l'Espagne, le premier front de l'Europe vis-à-vis de toutes les contrées auxquelles on accéderait par ces routes jusques alors inconnues. Il fallut donc que la France, l'Angleterre, la Hollande, et l'altière Venise elle-même, apprissent le chemin de Lisbonne, où se trouvaient transportés par navires portugais les trésors de l'Inde.

Établissements des Portugais aux îles de la Sonde et aux Moluques.

Non contents de s'être approprié ce commerce, les Portugais, inspirés et conduits par Albuquerque, résolurent d'en étendre encore les limites, pendant qu'ils perfectionnaient les moyens d'échange et qu'à la place du cabotage imparfait des Arabes et des Indiens, ils employaient leurs navires construits pour traverser l'Océan.

Sans s'arrêter d'abord à la côte de Coromandel, ni à l'île de Ceylan (l'ancienne Taprobane), si merveilleusement placée à la pointe de la presqu'île indienne pour servir d'entrepôt à ses deux rivages, les Portugais allèrent mettre le siége devant Malacca, et cette conquête, en leur procurant l'alliance des rois de Siam, de Pégu, de Sumatra, les rendit maîtres du passage dans les mers de la Chine et du Japon et dans cet autre océan où tant d'îles, dont plusieurs ressemblent elles-mêmes à des continents, déploient de tous côtés leurs fortunés rivages.

Parmi ces îles, le groupe des Moluques, célèbre par la production de ses précieuses épices, fut le premier qui tomba au pouvoir d'une escadre portugaise, commandée par un des lieutenants d'Albuquerque (Antoine Abreu).

Pendant ce temps, ce grand homme affermissait non-seulement par la force des armes, mais aussi par la dignité de son gouvernement et l'influence salutaire de sa justice, la domination des Portugais sur quelques portions de cette vaste contrée des Indes, où, depuis Alexandre, aucun Européen n'a-

vait paru comme lui en conquérant et en pacificateur ; puis portant plus loin encore ses vues d'agrandissement pour le Portugal, il songeait à procurer à son commerce l'accès de la Chine, lorsqu'une disgrâce, plus fatale à son pays qu'à lui-même, vint interrompre le cours de sa glorieuse carrière (1515).

Rapports des Portugais avec la Chine et le Japon.

Ce n'était pas par voie de conquête, mais par voie de négociation qu'Albuquerque avait formé le projet de faire pénétrer l'influence portugaise dans cet Empire du milieu, que sa population condensée, ses lois exclusives, sa civilisation ennemie du progrès, ses mœurs immobiles avaient, jusqu'à nos jours, défendu mieux que sa grande muraille, contre les invasions étrangères.

L'ambassadeur Thomas Perez noua les premières relations du Portugal avec la Chine, mais bientôt après, la conduite odieuse de Simon d'Andréade avait changé en méfiance et en haine les dispositions d'abord favorables des mandarins. Une occasion heureuse permit aux Portugais de réparer cette faute et leur procura l'établissement commercial dont ils avaient besoin dans ces contrées.

Un pirate, devenu redoutable par ses brigandages, s'était emparé de la petite île de Macao d'où il tenait bloqués les ports de la Chine et menaçait Canton. Les Chinois eux-mêmes appelèrent les armes portugaises à leur secours. Sauvé par elles de ce danger pressant, l'empereur de Chine donna Macao pour récompense aux vainqueurs : cette ville servit aux Portugais de base d'opérations commerciales pour leurs échanges avec la Chine. Elle leur servit aussi de point de départ pour pousser jusqu'au Japon leurs projets d'envahissement commercial et de propagande religieuse.

Avide de nouveautés et de jouissances, le peuple japonais fit aux Européens un accueil empressé : il leur permit l'entrée de tous ses ports : il leur offrit l'or, l'argent, le cuivre de ses

mines en échange des riches produits de l'Europe et de l'Inde dans lesquels il voyait les moyens de satisfaire son goût pour le luxe et le plaisir. Les Portugais retrouvèrent donc à cette frontière extrême de l'Asie une civilisation en quelque sorte plus rapprochée de la nôtre, et en même temps des esprits plus disposés à écouter la voix des missionnaires qui venaient leur prêcher la foi chrétienne. Les conquêtes religieuses de saint François Xavier parmi ces populations sensuelles et idolâtres, mais simples et naïves, ne furent pas, pour le caractère national des Portugais, un moindre sujet de satisfaction et de gloire, que le succès inouï de leurs entreprises militaires et commerciales.

Développement des possessions portugaises sur les côtes de l'Inde et de l'Afrique.

Un demi-siècle leur avait suffi pour compléter cette chaîne immense de possessions territoriales, de ports maritimes, de comptoirs qui, longeant le littoral du continent africain, puis de l'Arabie, puis, de la presqu'île de l'Inde, s'étendait par les détroits de Malacca et de la Sonde, d'une part jusqu'aux Moluques, de l'autre jusqu'à la Chine et au Japon.

De Lisbonne à Macao, les Portugais étaient maîtres de la mer et, dans beaucoup de lieux, du rivage, car, pendant qu'ils poursuivaient leurs conquêtes dans l'Inde, ils avaient fondé, sur la côte orientale de l'Afrique, un vaste empire, dont l'île de Mozambique était le centre, et qui comprenait depuis Sofala jusqu'à Mélinde.

Sur la côte occidentale du même continent, la Guinée, le Congo étaient leurs possessions plus ou moins précaires. Par la conquête de Ceuta, de Tanger, ils avaient les clefs du détroit de Gibraltar ; par celle d'Aden, de Socotora, d'Ormus, ils commandaient la mer Rouge et le golfe Persique. La prise de Diu avait mis en leurs mains le golfe de Cambaye, comme celle de Ceylan, le golfe du Bengale.

Dans tout cet espace, « leur volonté, dit Raynal [1], était la

[1] T. I, p. 249.

« loi suprême ; nul peuple, nul particulier ne pouvait naviguer « sans leur permission ou leur aveu, » et se réservant à eux seuls le transport et la vente du fer, de l'acier, des armes, comme aussi des épiceries les plus précieuses et de mille objets dont la valeur accrue par la nouveauté surpassait tout ce qui s'est vu depuis, ils se trouvaient par là les arbitres absolus du commerce, dans les trois parties de l'ancien monde.

Déclin de la puissance coloniale des Portugais.

Mais cet empire, si rapidement fondé, fut aussi prompt à décroître. L'impartiale histoire a signalé, parmi les causes de cette décadence, les révoltants abus de pouvoir, les procédés injustes et inhumains, les actes d'avarice et de cruauté qu'inspirèrent trop souvent aux Portugais l'enivrement de la victoire, l'ardeur du gain, et toutes les mauvaises passions que les conquérants portent avec eux sur la terre étrangère, et qui, après le premier éclat jeté par la bravoure, reparaissent pour affliger l'âme et l'apitoyer sur le sort des peuples vaincus. On a montré comment, par des excès de zèle où la politique mêlait ses calculs et ses violences, ils ont quelquefois fait servir les intérêts religieux eux-mêmes de prétexte ou d'occasion à d'odieuses et impopulaires mesures. On a justement flétri les noms de ces vice-rois de l'Inde, qui, s'endormant dans le luxe et la mollesse, ne songeaient guère à suivre les nobles exemples de Vasco de Gama, d'Alphonse d'Albuquerque et de Juan de Castro.

Mais, outre ces causes d'affaiblissement qui se reproduisent plus ou moins dans toutes les provinces conquises qu'il s'agit d'administrer à de longues distances, il y avait, comme nous l'avons déjà remarqué, dans le dernier état du Portugal, une disproportion trop forte entre les ressources de la métropole et l'immense développement de ses possessions du dehors.

L'énergie des Portugais, animée par des succès inespérés, avait pu se soutenir quelque temps à la hauteur de cette mission que semblait leur avoir départie la Providence; mais avant la

fin du XVIe siècle, on s'aperçut qu'un seul échec pouvait abattre ce merveilleux édifice.

Ce peuple avait été tant de fois vainqueur sur la terre d'Afrique, qu'il semblait permis à un de ses rois d'y prétendre encore à quelques conquêtes. Mais depuis qu'il était devenu maître de l'Inde, le Portugal était moins capable de faire un grand effort, car il avait à entretenir partout des soldats pour s'assurer l'obéissance des nations tributaires ou conquises.

De là le reproche de téméraire imprudence, auquel dom Sébastien n'a pas échappé malgré sa bravoure, pour avoir hasardé toute la réserve militaire du Portugal dans cette fameuse expédition du Maroc, où les chefs des deux armées ennemies trouvèrent une mort glorieuse, mais où le Portugal perdit, avec son jeune roi, le fruit des victoires de tout un siècle (4 août 1578) ; car affaibli au dedans par un tel désastre, il ne put défendre son indépendance dans la guerre de succession qui s'engagea, deux ans après, à la mort du cardinal-roi dom Henri.

En réduisant Lisbonne à reconnaître la souveraineté de Philippe II (1581), le duc d'Albe, par cette facile conquête, mit son royal maître en possession de tout ce que la valeur portugaise avait conquis non-seulement dans l'Afrique et dans l'Asie, mais aussi dans ces contrées nouvellement découvertes de l'Amérique, dont nous avons à présent à reprendre l'histoire. Elle nous ramène tout naturellement à celle de l'Espagne.

SECTION III.

Faits principaux relatifs à la découverte des Indes occidentales (Amérique), par les Espagnols et à leurs établissements coloniaux dans ces contrées.

§ 1. — Découverte et conquête.

Pendant que le commerce de l'Inde, auquel se rattachent de si anciens souvenirs, tombait aux mains des Portugais, les Espagnols, tournant vers l'ouest leur ambition et leurs projets,

abordaient à des contrées dont à peine quelques philosophes avaient soupçonné l'existence, et peuplées d'habitants sans histoire, sans marine et sans commerce, dont la race même et l'origine étaient un mystère.

La nature seule y avait déployé son luxe et sa magnificence : elle semblait avoir préparé les vastes continents de l'Amérique pour devenir le siége d'un commerce immense; elle les avait entourés d'une ceinture de ports, de golfes et de baies. Elle avait tempéré, dans les parties méridionales, les ardeurs d'un climat brûlant par d'énormes rideaux de montagnes glacées, où prenaient naissance des fleuves et des lacs pareils à des mers intérieures et qui semblaient disposés pour abréger les distances par la facilité des voies navigables. D'autre part, une végétation puissante et active, sous la double et salutaire influence des feux du soleil et de l'humidité de la terre, annonçait, par la vigueur de ses productions spontanées, avec quelle abondance elle répondrait aux soins de la culture; et une autre source de richesse, presque inconnue dans notre Europe, les mines d'or et d'argent, offraient le plus souvent à de médiocres profondeurs, et quelquefois étalaient même à la surface du sol, leurs trésors si enviés.

État de l'Amérique lors de la conquête.

Mais à côté de cette nature belle et forte, la race humaine répandue sur ces continents et sur les îles qui les avoisinent, était réduite à un état de faiblesse, de dégradation, d'impuissance. Insouciante, inerte, étrangère à tous les arts de la vie, comme à toutes les habitudes de la civilisation, presque incapable de travail par elle-même, et n'ayant pas su appeler la force des animaux à son aide, elle ne connaissait de passion que la vengeance, et ne retrouvait d'énergie que pour la guerre dans laquelle elle déployait ses instincts inhumains et féroces.

Telles du moins apparurent aux premiers navigateurs européens ces tribus sauvages qui peuplaient les îles sur lesquelles le hasard poussa leurs vaisseaux.

Cette fertile Haïti (appelée d'abord Hispaniola), qui devait

être plus tard une des merveilles de la colonisation européenne, s'offrait alors comme une terre presque déserte et abandonnée, où il fallait porter à la fois des habitants, des bêtes de labour, des semences et des instruments de culture. Aussi, tout en donnant libre cours à des espérances de richesse future, ne pouvait-on s'enorgueillir encore de pareilles conquêtes.

Ce fut là, sans doute, la principale cause de cette froideur qui succéda bientôt au premier enthousiasme avec lequel l'Espagne et l'Europe entière avaient accueilli l'annonce des découvertes merveilleuses de Colomb.

Une autre cause de cette préoccupation des esprits se trouvait dans la situation intérieure de l'Espagne, à l'époque dont nous parlons.

Politique de Charles-Quint.

Au lieu d'un peuple qui avait à faire sa fortune comme les Portugais, nous voyons en Espagne une nation près d'atteindre par ses propres forces et par un concours heureux de circonstances à l'apogée de sa grandeur, et qui, par la réunion dans les mêmes mains de possessions territoriales dont chacune avait suffi longtemps à l'ambition d'une tête couronnée, allait jouer dans les affaires de la chrétienté un rôle prépondérant et glorieux.

Relier l'un à l'autre, par la communauté de gouvernement et d'intérêts, des États situés dans des conditions aussi diverses que les deux Castilles, les Pays-Bas, Naples et l'Autriche; se servir de ces riches possessions comme d'un marchepied pour s'élever à l'empire, puis employer l'influence et les prérogatives attachées au titre d'Empereur, comme un supplément de droit, pour accroître la puissance des maisons d'Autriche et de Castille, et leur acquérir de nouveaux domaines; combattre avec la vivacité de la foi castillane la réforme naissante, en lui opposant tour à tour l'autorité de la loi et la force des armes, tout en mettant dans cette croisade nouvelle certains ménagements commandés par l'état nouveau des esprits; s'appuyer sur le Saint-Siége comme sur la règle immua-

ble en matière de foi pour réprimer l'hérésie, puis combattre au besoin la politique romaine quand il s'agira de dissoudre une de ces ligues puissantes contre lesquelles un déploiement d'armées, sans les ressources de la politique, ne pouvait suffire : c'était là sans doute une tâche assez vaste pour un seul homme, fût-il Charles-Quint.

Le profit et la gloire d'entreprises lointaines, dont le succès était encore problématique, pouvaient-ils être mis en balance avec un intérêt aussi actuel et aussi grand que l'était la direction des affaires de l'Europe à laquelle le petit-fils de Maximilien et d'Isabelle se croyait appelé [1]?

Aussi les découvertes et même les conquêtes à faire en Amérique furent-elles assez longtemps comme ces affaires qu'une compagnie puissante abandonne à des sous-traitants, sauf à partager avec eux les bénéfices qu'elle en espère.

Chartes de concession octroyées pour l'Amérique.

Tel avait été, dès l'origine, le caractère de la charte octroyée à Christophe Colomb (17 avril 1492) par Ferdinand et Isabelle, et qui lui conférait pour lui-même, et héréditairement pour sa descendance, le titre de grand amiral et l'office de vice-roi « dans toutes les mers, îles et continents qui seraient par lui « découverts, avec le droit de percevoir le dixième de tous les « profits résultant du commerce ou des productions de ces « pays, et jusqu'au droit de nommer des juges pour statuer « sur les matières commerciales dans ces mêmes contrées » [2].

Telle fut aussi la vague étendue des concessions faites par Charles-Quint (en 1528) à François Pizarre et (en 1534) à Diego d'Almagro ; mais autant la cour d'Espagne se montrait large dans le tracé de ces gouvernements qui, attribuant à Pizarre le Pérou, à d'Almagro le Chili, comprenaient ensemble

[1] En parlant des Moluques, Robertson dit :
« Charles, peu instruit de l'importance de cet objet et distrait par ses autres projets et par l'étendue de ses autres opérations, ne donna pas à ses commerçants d'Asie la protection dont ils avaient besoin. » (Tome II, p. 305, 306.)

[2] Robertson, *Histoire d'Amérique*, t. Ier, p. 103.

470 lieues de rivages, autant elle était avare de ses soldats, car l'histoire ne relate guère que deux compagnies de mousquetaires données (en 1538) à d'Almagro pour achever ses conquêtes.

Aussi la lenteur des premières découvertes accuse-t-elle l'insuffisance des moyens mis à la disposition des navigateurs.

Plus de cinq ans après l'arrivée des Espagnols à San-Salvador, à Cuba, à Haïti (octobre et décembre 1492), on ne se doutait pas encore qu'il existât un continent américain.

Ce ne fut qu'à son troisième voyage au nouveau monde, que Colomb, s'étant approché des bouches de l'Orénoque, comprit, par l'abondance des eaux fluviales dont le courant remuait au loin la masse des mers, qu'il y avait là plus qu'une île, et bientôt, il prit terre sur la côte de Cumana (août 1498).

Quatre ans plus tard, il croyait encore à la possibilité de trouver, à travers l'archipel des Antilles, un passage pour pénétrer jusqu'aux Indes orientales, ce but constant de toutes ses entreprises, ce rêve de toutes ses pensées. Chaque île, chaque continent qu'il rencontrait, était à ses yeux quelque dépendance de cette terre tant désirée, et, à défaut de la chose, les Espagnols, retenant au moins le nom, ont toujours désigné le nouveau monde sous la qualification d'*Indes occidentales*, tandis que les autres peuples, par une erreur plus grave, puisque c'est, en outre, une manifeste injustice, ont transféré au Florentin *Améric* Vespuce, l'honneur de nommer un monde dont Christophe Colomb fut l'inventeur.

Ordre successif des découvertes faites par les Espagnols.

Le voile se soulevait peu à peu. C'était comme aux premiers jours de la création, où l'homme, prenant possession de son domaine, marchait de surprise en surprise.

On avait d'abord parcouru, l'une après l'autre, ces Antilles jetées sur la mer comme une verte guirlande pour marier ensemble les deux continents de l'Amérique.

Puis, après les îles, on avait découvert la terre ferme, mais une terre encore presque sans culture et habitée par des tribus sauvages; puis on avait pénétré, d'un côté dans le golfe du Mexique, cette Méditerranée transatlantique, de l'autre, par terre, jusqu'à la mer du Sud dont la vue sembla reculer encore une fois les limites du monde.

Puis enfin, après les forêts vierges et les savanes, après les mines d'or et les pêcheries de perles, on découvrit, pour dernière merveille, une civilisation déjà développée quoique assez récente, des champs divisés en propriétés publiques et privées, des villes populeuses et policées, des monarques entourés d'une pompe presque asiatique, ayant une noblesse et des armées, avec des prêtres et des temples, où des victimes humaines étaient immolées à de hideuses divinités.

Cette civilisation était suffisante pour en imposer aux peuples voisins, encore à l'état de nature; mais elle ne pouvait se défendre longtemps contre une civilisation forte de tant de siècles de progrès.

Ces peuples, possesseurs d'immenses trésors, en connaissaient à peine l'usage; l'or et l'argent étaient pour eux un objet de décoration et de luxe, mais ils n'avaient pas eu l'idée d'en faire un moyen d'échange, et le fer, qui, comme instrument de guerre, leur eût été plus utile que l'or, leur manquait.

Caractère des premières expéditions espagnoles en Amérique.

La supériorité des Européens était donc trop marquée pour qu'on pût douter de leur triomphe, et si les conquérants du Mexique et du Pérou avaient usé seulement des avantages que leur donnaient dans les combats la discipline, la tactique et ces armes de fer dont l'invention de la poudre avait décuplé la puissance, on n'aurait qu'à célébrer leurs vertus guerrières et leurs exploits, comparables à tout ce qu'il y a de plus grand dans l'antiquité. Mais, ayant en main les armes de la force et de la loyauté, les Espagnols y joignirent trop souvent celles de la faiblesse et de la mauvaise foi, la ruse, la trahison, la per-

fidie. Il est des actes qui ternissent toute leur gloire et pour lesquels la nécessité elle-même ne saurait servir d'excuse. Cependant, si l'on veut s'expliquer comment les conquérants du nouveau monde n'ont pas reculé devant un si coupable abus de la confiance naïve que leur témoignaient les peuples et les souverains de ces contrées, et comment ils ont montré tant de hâte d'arriver par toutes voies à l'achèvement de leur conquête, qu'on se rappelle la situation étrange que leur faisaient je ne dirai pas seulement l'abandon, mais la méfiance, le mauvais vouloir, la jalousie du gouvernement au profit duquel ils entreprenaient de si périlleuses campagnes.

C'était le plus souvent à leurs propres frais [1] qu'il leur fallait équiper quelques vaisseaux ou enrôler ces hommes déterminés et cupides qui consentaient à s'associer à leur fortune. S'ils obtenaient des dépositaires du pouvoir royal quelque délégation ou quelque secours, il en résultait pour eux-mêmes un danger nouveau, car, sur l'annonce du moindre succès, ces encouragements se changeaient en soupçons, en menaces, en violences même; et ce n'était pas seulement contre les embûches des Indiens, mais aussi contre l'envieuse perfidie de certains gouverneurs espagnols, que les chefs d'expéditions trop heureuses avaient à se tenir en garde.

On les obligeait donc à partir en aventuriers pour ces campagnes d'où ils auraient dû revenir du moins en conquérants et en héros, mais à la suite desquelles les prisons et la mort ont été plus d'une fois leur récompense.

Christophe Colomb. — Balboa.

Rome avait inventé un genre de triomphe nouveau pour le consul qui le premier l'avait fait vaincre sur la mer. Colomb revint, les fers aux pieds, de son troisième voyage en Amérique (1500). Balboa périt sur l'échafaud au moment où il se préparait à lancer les premiers vaisseaux espagnols dans cette

[1] Les conquêtes vastes et rapides des Espagnols n'avaient pas été le fruit des efforts réguliers et suivis de la nation. Elles étaient l'ouvrage d'aventuriers particuliers. (Robertson, t. II, p. 421.)

mer du Sud qu'il venait de découvrir. Fernand Cortès mourut pauvre et délaissé dans sa patrie qui lui devait une source inépuisable de richesses.

C'est ce qui rend si pathétique et si navrant le récit de l'établissement des Espagnols au nouveau monde. L'intérêt se reporte tour à tour sur les vaincus et sur les vainqueurs.

Fernand Cortès et les Pizarre.

Qui pourrait ne pas admirer Fernand Cortès brûlant ses vaisseaux quand il a pris terre au Mexique, et s'avançant hardiment avec 500 fantassins et 15 chevaux à la conquête de l'empire de Montézuma : puis, par le seul ascendant de son énergique volonté, parvenant, lui chrétien, à commander sous le nom d'un empereur idolâtre, au milieu même de sa cour et de sa capitale frappées de stupeur? Mais aussi, qui pourrait ne pas plaindre ces tribus indiennes, élevant de leurs propres mains les forts d'où leurs conquérants les tiendront sous un joug de fer, et ces souverains qui, trompés par des offres perfides d'alliance et d'amitié, après avoir livré leurs trésors accumulés dans leurs palais et dans leurs temples, après s'être livrés eux-mêmes en gage de leur foi, ne peuvent racheter, à ce prix déshonorant, ni leur couronne ni leur vie!

S'il y a, dans les guerres même les plus régulièrement conduites, au sein de la civilisation la plus avancée, et sous l'œil d'un souverain absolu, tant de faits dont l'humanité doit gémir, tant d'entraînements regrettables auxquels se laisse emporter le désir de vaincre, quel frein aurait pu contenir dans les bornes de la modération et du droit ces guerres d'Amérique qu'on peut appeler véritablement « guerres privées », malgré le brevet royal qui les autorisait : car cette ombre de puissance publique dont étaient revêtus des délégués sans instructions, sans responsabilité définie, sans contrôle actuel, ne faisait qu'accroître encore leur audace à tout oser pour réussir. Placés entre les méfiances lointaines d'une cour soupçonneuse et les avares exigences de leurs compagnons, chercheurs d'aventures, les gouverneurs en espérance de royaumes

à conquérir n'avaient qu'un moyen pour assurer leur pouvoir et sauver leur tête; c'était de gorger de butin leurs soldats, et d'éblouir la cour de Madrid par l'envoi de magnifiques trésors, dépouilles opimes des rois détrônés et des peuples réduits en esclavage.

Heureuses encore les nations qui n'avaient à subir qu'une fois les ravages de telles victoires! Mais quand une association de conquérants, formée pour la prise de possession, par force ou par ruse, d'un vaste empire, venait à se diviser pour le partage, et faisait succéder à la guerre de conquête une guerre civile de rivalité, à quelle extrémité de misère n'étaient pas réduites des peuplades infortunées, qui ne pouvaient pas même retrouver la paix dans la servitude, et qui, à peine soumises, devaient servir d'instrument et comme de jouet à l'insatiable ambition de leurs vainqueurs?

On a pu reconnaître à ces traits les principales différences que fait ressortir l'histoire entre le sort du royaume de Montézuma et celui de l'empire des Incas.

Les grandes qualités guerrières de Fernand Cortès, son courage si ferme, sa résolution si prompte, son esprit si fécond en expédients et en ressources, avaient trouvé dans les Mexicains des ennemis dignes de lui disputer la victoire, car ce peuple, dont un climat tempéré soutenait l'énergie, dont la civilisation n'avait pas amolli les belliqueux instincts, dont la religion elle-même entretenait la férocité, dont le gouvernement se rapprochait des institutions féodales de l'Europe au moyen âge, paraissait tourné tout entier vers la guerre, et obéissait alors à un monarque fier et absolu, puissant et respecté. Mais, circonvenu par des offres de paix, Montézuma ne sut pas se décider à employer la force, quand elle lui appartenait encore, et se vit captif avant d'avoir combattu (1519). Lorsque les Mexicains, s'apercevant du joug qui pesait déjà sur eux, coururent aux armes, il était trop tard (1520-1521). Fernand Cortès disposait d'une armée : il amenait, contre la capitale de l'empire, les Tlascalans et tant d'autres peuplades qui auraient dû la défendre; et sa troupe d'Espagnols, si peu nombreuse

à son départ de Cuba, s'était grossie de celle que Vélasquez avait envoyée pour le punir de ses succès et lui enlever le fruit de ses travaux. La prise de Mexico (1521) termina du moins par un fait de guerre où la gloire des armes brille toute pure, cette expédition conduite toute entière par une seule volonté, aussi puissante pour vaincre les obstacles, que persévérante pour atteindre son but. Ce fut la plus belle conquête des Espagnols, et celle qui leur coûta le moins d'embarras et de sang.

Le Pérou s'offrait à eux dans des conditions en apparence meilleures pour obtenir de faciles succès. Malgré leur respect plus grand encore pour une dynastie dont l'origine se confondait avec celle de leur religion même, les Péruviens n'avaient pas, pour défendre leurs Incas, l'ardeur belliqueuse qui distinguait les peuples du Mexique. Leurs mœurs plus douces, par la double influence du culte et du climat, ne comportaient pas une résistance opiniâtre et longue : habitués depuis longtemps à un joug domestique, ils devaient moins répugner à subir celui d'un souverain étranger. Leur capitale était moins forte, et c'était la seule ville considérable de l'empire. Enfin, au moment où les Espagnols se présentèrent (1532), une guerre de succession divisait le pays, et en appuyant l'un des deux partis, dont chacun avait à sa tête un Inca, les conquérants y trouvèrent un moyen de grossir d'une force nationale leur petite armée, et de donner une couleur légitime à leur entreprise. Mais, au lieu d'un chef unique, cette expédition en avait plusieurs, dont les jalousies éclatèrent tout d'abord à l'occasion du règlement mal défini de leurs pouvoirs; et quand Charles-Quint voulut y porter remède par le partage dont nous avons parlé plus haut, les haines étaient devenues trop profondes pour pouvoir s'éteindre. Ni d'Almagro ni François Pizarre ne possédaient d'ailleurs, au même degré que Fernand Cortès, ces qualités éminentes et diverses dont la réunion est nécessaire pour conduire, avec grandeur d'âme, de si périlleuses affaires. Moins habiles ou moins heureux pour plier les esprits à leurs desseins, ils employèrent plus ou-

vertement la ruse, la perfidie, la cruauté. De glorieux faits d'armes, de mémorables entreprises signalèrent sans doute le cours de leurs conquêtes, mais tous les excès d'une guerre civile et acharnée en souillèrent la fin. Le succès avait trop souvent fait pardonner en Espagne les plus révoltants abus de pouvoir, quand ils ne touchaient qu'aux peuples conquis; mais la loyauté castillane s'indigna justement d'une révolte ouverte contre l'autorité de la couronne, de la part de ces premiers gouverneurs du nouveau monde.

Pierre de la Gasca.

Au-dessus de la gloire sanglante de leurs armes, elle a mis la gloire toute pacifique de Pierre de la Gasca, qui, parti d'Espagne (26 mai 1546) avec son bréviaire dans une main, des lettres d'amnistie dans l'autre, parvint à calmer les haines, à faire déposer les armes aux révoltés, et à ranger sous l'autorité légitime de Charles-Quint deux provinces qui réunissaient ensemble tous les genres de richesse, et dépassaient en étendue les possessions européennes de l'empereur.

Parmi les autres chefs d'expéditions plus ou moins célèbres qui ont achevé, pour le compte de l'Espagne, ses conquêtes d'outre-mer, il en est peu dont l'histoire ne rappelle quelques traits de celles de Fernand Cortès et des Pizarre. On y retrouve, sur un moins vaste théâtre, les mêmes actes d'intrépidité, de sang-froid, de patience et d'audace; et si ce n'était le regret de voir tant d'abus inhumains de la force mêlés à ces exploits de particuliers, on serait disposé à croire qu'en s'abstenant presque d'intervenir publiquement dans ces entreprises, l'Espagne n'en a pas été moins bien servie par d'heureux hasards et par cette surexcitation que l'intérêt privé donne au courage. Mais les conquêtes une fois faites, la royauté n'en fut que plus jalouse de revendiquer tous ses droits [1].

[1] Après avoir *faiblement* contribué à la découverte et *très-peu* à la conquête du nouveau monde, ils (les rois d'Espagne) y exercèrent sur-le-champ les fonctions de législateurs. (Robertson, t. III, p. 116.)

Étendue des possessions espagnoles en Amérique.

Sans qu'il lui en eût coûté presque d'autre soin que de donner ou de retirer quelques commissions royales, d'équiper, de temps à autre, quelques escadres, et de renvoyer au conseil des Indes l'examen de quelques questions d'administration intérieure ou d'humanité, la couronne d'Espagne était devenue, en soixante ans (1492-1549), maîtresse des parties les plus productives et les plus riches des continents et des îles du nouveau monde.

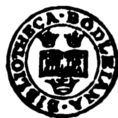
L'isthme de Panama (connu d'abord sous le nom d'isthme de Darien) formait comme la base et le lien des possessions espagnoles sur les deux continents américains. S'étendant de là vers le midi, ces possessions comprenaient d'abord tout l'espace renfermé entre la chaîne des Andes et la mer du Sud, c'est-à-dire le Popayan et l'ancien empire du Pérou, prolongé jusqu'à l'extrémité du Chili, puis, au-delà des Andes, les provinces de Tucuman et de Buenos-Ayres, dont dépendaient d'immenses territoires dont les limites, par rapport aux possessions du Portugal, n'étaient pas encore bien tracées. Dans la partie nord du même continent, les Espagnols possédaient tout le territoire compris entre l'isthme de Panama, la mer des Antilles et l'Orénoque, et notamment les provinces de Carthagène, de Sainte-Marthe, de Venezuela, de Cumana.

Dans le continent septentrional de l'Amérique, c'était autour de l'ancien Mexique que se groupaient les provinces ajoutées par les Espagnols à cet empire et qui en avaient encore doublé l'étendue : sur la mer Vermeille, la Californie ; sur le golfe du Mexique, la province de Campêche, le Yucatan, et en redescendant vers Panama, le pays d'Honduras, les provinces de Nicaragua, de Costa-Rica, de Veragua.

Et comme pour renouer à travers l'Océan ces possessions continentales en un cercle immense dont la circonférence entourait la mer des Antilles et le golfe du Mexique presque entier, les Espagnols occupèrent les plus grandes de ces îles dont les groupes si rapprochés rattachent les bouches de l'Oré-

noque à la Floride : Haïti ou Hispaniola, le berceau de la colonisation européenne aux Antilles, devenue depuis, sous le nom de Saint-Domingue, plus célèbre encore par ses malheurs; Cuba, d'où Fernand Cortès était parti pour la conquête du Mexique; la Jamaïque, dont les Anglais se sont emparés sous Cromwell ; Porto-Rico, la Trinité, et cette petite île de la Marguerite qui doit son nom à la renommée de ses perles.

Ferdinand de Magellan.



Les découvertes de Christophe Colomb avaient valu à l'Espagne la conquête de tout un monde : et cependant, comme nous l'avons déjà remarqué, ce grand navigateur avait éprouvé un regret, en voyant l'isthme de Panama lui fermer le passage qu'il cherchait à l'ouest vers les Indes.

Ferdinand de Magellan, Portugais de naissance, mais dont les talents avaient été dédaignés dans sa patrie, comme ceux du Génois Christophe Colomb, eut la gloire de résoudre ce problème. Parti de Séville, à la tête d'une escadre équipée aux frais de l'empereur Charles-Quint, il reconnut, dans toute sa longueur, la côte sud du continent méridional de l'Amérique, et finit par découvrir (en 1520), à l'extrémité de ce continent, le détroit qui, donnant accès dans la mer du Sud, lui permit de poursuivre sa route au nord-ouest, vers le continent de l'Asie. Après trois mois et vingt jours de navigation dans l'océan Pacifique, il atteignit les îles des Larrons (appelées depuis îles Mariannes), puis les îles de Saint-Lazare (appelées depuis Philippines), où il périt les armes à la main; mais, plus heureux que Colomb, il a laissé son nom au célèbre passage qui, jusqu'à la découverte du cap Horn, a été le seul moyen de communication entre les deux Océans. Son vaisseau commandé par Sébastien del Cano regagna, par le cap de Bonne-Espérance, les ports de l'Espagne (7 septembre 1522), où il rapporta une riche cargaison de marchandises chargées aux Moluques, ayant accompli, en trois ans et vingt-huit jours, le premier voyage par mer autour du monde.

C'est à ce voyage de Magellan que nous devons rattacher le seul établissement que les Espagnols aient formé sur la route de l'Inde orientale, dans cette partie du monde appelée maintenant Océanie. Les îles Saint-Lazare, malgré leur situation si favorable à proximité de la Chine et du Japon, avaient été abandonnées jusqu'au règne de Philippe II. Ce prince, qui leur donna son nom, résolut d'y fonder une sorte d'entrepôt où les colons de l'Amérique viendraient s'approvisionner des produits de l'Inde, avec laquelle ils n'avaient jusque-là aucun rapport. Manille fut choisie pour capitale de ces établissements nouveaux. La protection de l'Espagne attira une foule de commerçants chinois qui apportèrent en abondance aux Philippines les marchandises de l'Orient. De là on les exportait, par une des navigations les plus étendues qui se fissent sur le globe, jusqu'au port de Callao sur la côte du Pérou, et, plus tard, à celui d'Acapulco, dans la Nouvelle-Espagne.

§ 2. — Colonisation, commerce, agriculture.

Mais c'était peu d'avoir découvert l'Amérique ; ce n'était pas assez de l'avoir ajoutée au monde habitable, il fallait la conquérir au monde civilisé.

N'est-ce pas, en effet, une des lois de la Providence que la civilisation, ce complément moral de notre nature, doit se transmettre de peuple à peuple, de continent à continent, comme le dépôt des connaissances acquises se transmet d'homme à homme, de génération à génération, parmi les peuples civilisés? Car si l'homme isolé est incapable de se procurer par lui-même l'instruction et les connaissances qui lui manquent, il y a aussi pour les peuples des conditions d'isolement qui semblent quelquefois les retenir dans une perpétuelle enfance, ou qui ne leur permettent de développer que bien lentement ces lumières naturelles qu'offre la raison, cette force qu'inspire la conscience et que tant de causes obscurcissent ou paralysent.

Comment la civilisation s'est répandue dans le monde au moyen des colonies maritimes.

Nous avons déjà remarqué, dans la première de nos études, combien les communications maritimes avaient contribué, dans l'ancien monde, à la diffusion des peuples et à l'adoucissement des mœurs.

Parallèle entre les colonies des temps antiques et celles des temps modernes.

C'était sur les vaisseaux de l'Égypte et de la Phénicie que s'étaient transmis, de l'Orient dans la Grèce, les premiers germes de la civilisation, les premières notions des sciences et des arts.

Puis, après avoir fait fructifier ces germes par la plus heureuse culture, la Grèce à son tour était devenue, pour les autres nations de l'Europe, un centre de civilisation, un foyer de lumières. Il n'y avait presque pas de rivage alors connu, où n'eussent pénétré, avec les colonies des Grecs, leurs mœurs, leurs arts, et quelque chose de leur philosophie et de leurs lois.

Si l'ambition de ce peuple eût été tournée vers la domination lointaine, il se serait attaché à maintenir des liens étroits de subordination et de dépendance entre la métropole et ses colonies, autant du moins que le permettait l'état si imparfait alors de la navigation maritime.

Mais préférant au lucre commercial l'amour de la liberté, les Grecs laissèrent jouir leurs établissements d'outre-mer de cette indépendance dont ils étaient si jaloux pour eux-mêmes; ils ne leur demandaient que les bons offices auxquels obligent la communauté d'origine, la conformité d'intérêts.

Ce sont peut-être les Carthaginois qui ont inventé le système colonial dans lequel il est interdit aux colons de s'approvisionner ailleurs que dans les marchés de la métropole, ou d'entretenir un commerce quelconque avec l'étranger, car nous avons vu que, pour rendre les Corses et les Sardes plus dépen-

dants de sa puissance, Carthage leur défendait jusqu'à la culture de leurs propres champs.

Quant aux Romains, jamais ils ne songèrent à faire du commerce une des bases de leur empire; ils ne fondèrent que des colonies de soldats, pour servir de postes avancés à la défense de leurs conquêtes; et cependant y a-t-il rien qui ressemble plus aux vice-rois espagnols du nouveau monde que les proconsuls chargés d'administrer pour Rome ses provinces d'outre-mer? Mais il n'y avait alors nul besoin d'imposer à la navigation ou à l'industrie des restrictions ou des gênes, puisqu'il ne se faisait de commerce dans le monde que par les sujets ou les tributaires du peuple romain, et que toutes les mers étaient son domaine.

On vit, pendant le moyen âge, se multiplier une autre sorte d'établissements coloniaux qui n'avaient, au contraire, pour objet que la navigation et le commerce : nous voulons parler de ces comptoirs connus dans le Levant sous le nom d'Échelles, et dont la ville grecque de Naucratis, en Égypte, nous a offert le premier exemple dans l'antiquité; c'étaient, pour les commerçants européens, comme des lieux d'asile à l'étranger, obtenus plus souvent par voie de concession que par voie de conquête, et dont les priviléges étaient partagés ordinairement entre plusieurs peuples. Cependant les Vénitiens, les Génois et d'autres villes maritimes de l'Italie possédèrent, notamment sur les bords de la mer Noire, et plus tard dans l'archipel de la Grèce, de véritables colonies, ayant à la fois un port et un marché pour faire le commerce et des fortifications pour se défendre.

L'établissement des Portugais dans les Indes orientales tenait de ce double caractère. Sans avoir porté leurs armes dans l'intérieur du continent de l'Asie, sans avoir entrepris d'après un plan régulier la conquête de tous les royaumes qui se partageaient ces vastes contrées, ils s'étaient emparés, sur les côtes des plus riches marchés, sur les détroits des principaux passages; ils s'étaient fortifiés dans les ports et dans les îles qui leur livraient en quelque sorte les clefs de ces mers et s'appropriant par là le profit d'un commerce tout créé

d'industries déjà florissantes, ils n'avaient eu qu'à mettre la main sur une civilisation ancienne, mais à laquelle il restait à faire ce pas immense qui sépare l'égalité chrétienne des castes de l'Inde. Les missionnaires portugais espéraient achever cette œuvre par la prédication de l'Évangile.

C'est dans de tout autres conditions que l'Amérique se présentait aux Espagnols, et le mot de « colonies » reçut alors une signification plus vaste et bien différente de celles qu'il avait eues jusque-là [1].

A mesure que les découvertes ou les conquêtes de ces illustres aventuriers dont nous parlions tout à l'heure ajoutaient au domaine royal de Castille, tantôt des îles magnifiques, tantôt des continents presque entiers, on en rapportait, avec d'admirables produits de la végétation tropicale, des pierres précieuses, des perles et de l'or, qui attestaient la richesse native de ce nouvel univers ; mais on s'apercevait aussi qu'il fallait y créer à la fois la civilisation et le commerce, la culture et l'industrie.

Pour ce qui concerne la civilisation et le commerce, les Européens pouvaient y suffire : il leur semblait qu'au contact de leurs mœurs plus douces, à la voix de leurs missionnaires, et sous l'influence d'une administration régulière et de justes lois, les anciens sujets de Montézuma ou des Incas s'habitueraient à changer de maîtres, recevraient les arts de l'Europe comme un bienfait, et finiraient par s'imprégner de la foi chrétienne, et par renoncer à ce que leurs mœurs nationales avaient conservé de féroce et de barbare.

[1] La conquête de l'Amérique a donné l'idée d'une nouvelle espèce d'établissement qui a pour base l'agriculture. Les gouvernements fondateurs de ces colonies ont voulu que ceux de leurs sujets qu'ils y transportaient ne pussent consommer que les marchandises que leur fournirait la métropole, et ne pussent vendre qu'à la métropole les productions des terres qu'on leur accordait. Cette double obligation a paru de droit naturel à toutes les nations, indépendante des conventions et née de la chose même. Elles n'ont pas regardé les communications exclusives avec leurs colonies comme un dédommagement excessif des dépenses à faire pour les conserver. Tel a toujours été le système de l'Europe à l'égard de l'Amérique. (Raynal, t. VII, p. 286, 287.)

Quant au système de commerce qui fut adopté, dès l'origine, pour les Indes occidentales, on le croyait également d'une application facile, malgré sa rigueur. L'Espagne entendant se réserver le monopole exclusif de ce commerce, et aucun autre État maritime n'étant alors en mesure de lui en disputer le profit, il s'agissait seulement (on le pensait du moins) d'encourager la tendance naturelle des négociants espagnols à se porter vers ces terres nouvelles où les appelait l'appât du gain, et de développer assez les armements maritimes de l'Espagne pour qu'ils pussent suffire à ces communications transatlantiques et à la protection de tous les intérêts qui allaient s'y rattacher.

Premiers essais de culture en Amérique.

Mais, sans l'agriculture et l'industrie, quel commerce peut prospérer et fleurir? Pour cultiver le sol le plus fécond, pour exploiter les mines les plus abondantes, il faut un autre élément de richesse que la terre ne fournit pas, le travail de l'homme. Or, les Espagnols ne se sentaient ni la force ni la volonté de remplir eux-mêmes cette tâche indispensable pour utiliser leurs conquêtes. Les moindres chercheurs d'aventures, et à plus forte raison les compagnons de Fernand Cortès ou de Pizarre, se posaient, sur le sol de l'Amérique, en conquérants et en maîtres; ils ne se croyaient appelés qu'à partager, comme butin de guerre, les trésors et le territoire des vaincus [1]. On avait bien essayé d'abord d'envoyer en Amérique quelques ouvriers européens, mais, par une première faute dont le résultat fut d'imprimer au travail des mines ce caractère flétrissant qu'il avait dans l'antiquité, on vida les prisons d'Espagne afin de pourvoir de travailleurs la colonie d'Hispaniola; on fit même, de cette déportation, une pénalité nouvelle que les juges criminels pouvaient prononcer. L'expé-

[1] A la bataille de Cusco, tous les officiers et jusqu'aux simples soldats étaient habillés d'étoffes de soie ou de brocarts, et couverts de broderies d'or et d'argent. (Robertson, t. II, p. 461.)

rience eut bientôt prouvé que ce n'était pas par de telles mains que l'òn pouvait coloniser l'Amérique, et la rapidité avec laquelle les ouvriers envoyés d'Europe périssaient sous ce climat brûlant, obligea le gouvernement espagnol à porter ses vues sur les indigènes.

Les Indiens sont appliqués au travail de la terre et à l'exploitation des mines.

C'est chose ordinaire que le dédain des conquérants pour les peuples qu'ils ont vaincus : mais ici l'évidente dégradation à laquelle les tribus indiennes se trouvaient réduites par l'ignorance et la barbarie, semblait justifier et surexcitait encore le sentiment qu'avaient les Espagnols de leur supériorité sociale.

On en vint donc facilement à considérer les Indiens comme une race d'hommes destinée par la nature même à la servitude, et on n'hésita pas à les comprendre, comme des instruments vivants de culture, dans le partage des champs abandonnés aux colons européens. De là ces fameuses répartitions (*repartimientos*) qui furent pour les Espagnols l'origine de tant de richesses et d'injustices, et pour les Américains la cause de tant de calamités et de misères.

Nous avons déjà dit combien était faible et dépourvue d'énergie la constitution physique de ces peuples qui, vivant de peu, ne connaissant ni le luxe, ni même le bien-être de la vie, éprouvaient pour le travail une répugnance presque invincible, parce qu'ils n'avaient aucune idée des jouissances qu'il peut satisfaire.

Pour mettre le comble à leur malheur, entre les deux moyens de s'enrichir qui s'offraient aux Espagnols, la culture des terres et l'exploitation des mines, l'avarice particulière, trouvant appui dans une politique imprévoyante, donna longtemps la préférence à la voie qui semblait la plus facile et la plus prompte pour faire la fortune des colons et pour grossir le trésor de Castille. On laissa, dans la plupart des provinces, les terres incultes, pour courir à la recherche de l'or, de l'ar-

gent, des pierres précieuses dans la région des montagnes, ou pour plonger, à la recherche des perles, au fond des golfes et des mers.

Les chances de maladie, de mortalité, s'en accrurent dans une proportion effrayante, quand il fallut transporter les tribus indolentes des plaines dans un climat plus froid, où les attendait un travail plus pénible.

Dans l'espace de quinze années (1492-1507), la population indienne d'Hispaniola était tombée d'un million à soixante mille âmes. Dix ans plus tard (1517), lorsqu'un nouveau gouverneur fit vendre aux enchères les misérables restes de ces tribus sur lesquelles Christophe Colomb avait tenté ses premiers essais de colonisation américaine, il ne se trouva plus que quatorze mille Indiens.

Barthélemy de Las Casas.

Pendant que l'orgueil de la conquête et la soif de l'or conspiraient ainsi à opprimer une race infortunée, le clergé catholique éleva la voix pour la défendre, et, ce qui prouve à quel point le préjugé avait aveuglé un grand nombre d'esprits, une bulle du Pape fut jugée nécessaire pour déclarer que les Indiens étaient de même nature que les autres hommes.

Un simple prêtre, Barthélemy de Las Casas, se fit alors, par le zèle de sa charité, un nom qui égale celui des plus illustres conquérants du nouveau monde, et qui réveille de plus consolants souvenirs. L'histoire nous le montre bravant les menaces et les haines, allant plaider tour à tour la cause de la faiblesse et de la justice, à l'audience des gouverneurs et à la cour des rois; ne se laissant rebuter ni par les refus, ni par les délais, ni par les mécomptes qui trompèrent plus d'une fois ses espérances; rentrant dans son couvent (1521) pour y prier, quand il ne peut plus intéresser personne sur la terre à cette noble cause; puis, vingt ans plus tard, retrouvant encore l'énergique chaleur de son âme pour faire à Charles-Quint le tableau des malheurs de l'esclavage, et obtenir de nouveaux règlements, sinon pour supprimer ce mal, au moins pour y

apporter quelque remède. Le beau titre de « Protecteur des Indiens », le seul qu'il eût revendiqué pour lui-même, quand il jouissait de la faveur du cardinal Ximénès, fut étendu à tous les archevêques et évêques du nouveau monde, et, comme le remarque Robertson, ce ne fut pas un vain titre, mais « une fonction » que le clergé catholique sut remplir.

On s'afflige de voir le peu de succès auquel avaient abouti pendant longtemps de si persévérants efforts; mais on apprend par là qu'il y a quelquefois, dans la poursuite même du bien, certaines lenteurs auxquelles oblige une force des choses indépendante de la volonté des hommes.

L'opinion de Las Casas, lorsqu'il s'élevait contre la servitude, était la vraie; la cause qu'il plaidait était la bonne; mais il a fallu trois siècles pour qu'elle fût gagnée dans notre Europe, et au moment où nous écrivons, elle se débat encore, de l'autre côté de l'Atlantique, au milieu du sang et des armes.

Origine de la traite des nègres.

La traite des nègres n'a pas été inventée de sang-froid, par un calcul humanitaire et presque chrétien, pour obtenir l'affranchissement des Indiens du nouveau monde [1]. Mais en présence d'un mal dont l'excès frappait tous les yeux, on aperçut moins d'abord la gravité de cet autre mal que la spéculation mercantile, aussi ingénieuse à colorer ses moyens de lucre qu'habile et prompte à les découvrir, voulait presque faire passer pour un bien. Le clergé lui-même, épuisé d'efforts dans sa première lutte pour la liberté des indigènes, ne trouva plus la même énergie pour résister à la traite naissante et lointaine.

Charles-Quint l'accepta comme une sorte de compromis. La conscience des colons s'y prêta d'autant plus facilement que le résultat se trouvait conforme à leur intérêt.

L'esclavage des Indiens fut donc adouci par degrés : mais, à sa place, on introduisit peu à peu celui des nègres, dont la constitution plus robuste, habituée aux feux de l'Équateur,

[1] Voir notamment l'*Abolition de l'esclavage*, par M. Augustin Cochin, t. I, p. 286, — t. II, p. 282.

supportait mieux, dans le nouveau monde, les fatigues du travail et le joug d'un maître.

Caractère odieux de la traite.

Sous ce rapport, il y avait peut-être quelque chose de moins barbare dans l'application des noirs d'Afrique à la culture des colonies américaines. Mais la traite eut cela de particulièrement odieux qu'au gain réalisé sur le travail des noirs, considéré comme moyen de culture, vint s'ajouter le gain sur le noir lui-même, considéré comme objet de trafic. Les côtes de la Guinée furent le centre de ce commerce nouveau, source impure de fortunes achetées au prix de beaucoup de sang et de larmes. On vit les nations chrétiennes se disputer, quelquefois même les armes à la main, les lieux d'abordage où l'approvisionnement en noirs de traite était le plus abondant, où les malheureux objets d'une exportation si cruelle offraient les corps les plus endurcis au travail, les âmes les plus abruties par la servitude et la misère.

Une fois les premières clameurs de la conscience apaisées, tout cela devint matière du droit des gens, objet habituel de transactions privées et de règlements publics.

Le commerce des esclaves fut mis en monopole comme celui des denrées que produisaient leurs travaux : on détermina par des traités à quel chiffre telle ou telle nation pourrait prétendre chaque année dans le partage européen de ce butin fait sur les rivages de l'Afrique. La difficulté de se procurer des noirs de traite fut la cause principale qui retarda le développement de certaines colonies, tandis que leur abondance répandait en d'autres lieux une prospérité aussi rapide que merveilleuse.

Règlements sur la traite.

Je ne sache pas de tâche plus ingrate pour le législateur que celle où le réduit une douloureuse nécessité lorsque, désespérant de guérir un tel mal, il se voit forcé de le réglementer par des édits ; et cependant, l'humanité lui en fait un devoir,

car ces restrictions mises au pouvoir du maître, cette protection publique accordée à la faiblesse de l'esclave sont comme une protestation de la loi contre le fait même qu'elle tolère ; c'est une espèce d'acheminement vers la liberté.

Le christianisme, trouvant l'esclavage profondément entré dans les institutions sociales de l'ancien monde, ne l'avait pas tout d'abord supprimé, mais adouci. Il avait donné pour précepte au maître de traiter son esclave « avec douceur », à l'esclave d'obéir « par conscience » à son maître. L'esprit de charité chrétienne a fait le reste, mais au moment où, de progrès en progrès, il arrivait dans notre Europe au couronnement de son œuvre si lente, par l'affranchissement presque complet de toutes les classes sociales, il lui a fallu la reprendre par le commencement dans le nouveau monde, où l'ordre devait, comme à l'origine des choses, sortir peu à peu du chaos.

Organisation coloniale de l'Amérique espagnole.

Il n'y avait, du reste, dans l'Amérique espagnole, pour les colons eux-mêmes, nulle trace de liberté politique. La possession du sol n'était entre leurs mains qu'à titre précaire. En vertu de la bulle d'Alexandre VI, qui était la base du droit public pour ces contrées, les rois de Castille se considéraient non-seulement comme souverains, mais comme propriétaires absolus de toutes les terres découvertes ou conquises par leurs sujets ; et les concessions qu'ils en faisaient, comme de leur propre domaine, étaient ou révocables ou soumises à toutes les conditions qu'il leur plaisait de régler, et dont ils prirent souvent le modèle dans le régime des fiefs de la Castille. Il y a plus, et par suite de l'origine même de ce pouvoir qu'ils prétendaient tenir d'un don gratuit du Saint-Siége, les rois d'Espagne exerçaient en matière de discipline ecclésiastique et de bénéfices, dans leurs colonies d'outre-mer, certains droits qui, partout ailleurs, étaient réservés à la cour de Rome.

Le Conseil des Indes.

Cependant, cette autorité presque sans bornes s'est mainte-

nue paisiblement pendant plusieurs siècles, parce qu'elle a su s'appuyer, dès l'origine, sur de sages institutions qui en tempéraient l'usage, et qui, pouvant transformer comme faisaient nos parlements en humbles « remontrances à la couronne » les plaintes des populations mécontentes ou froissées, aidaient à supporter les abus inséparables d'une administration si lointaine.

Le « Conseil des Indes », dont un des premiers actes avait été de donner raison au fils de Christophe Colomb contre la couronne de Castille, a soutenu jusqu'au bout cette réputation de justice et d'humanité qui, mieux encore que ses priviléges, a fait sa force et son influence.

Toutes les affaires d'administration ou de gouvernement ressortissaient à ce haut tribunal, à côté duquel la « casa de contratacion », fondée en 1501 par Ferdinand V, prenait connaissance de ce qui concernait la navigation et le commerce, et veillait au maintien du système colonial dans le nouveau monde.

Le monopole du commerce colonial réservé à la métropole.

Ce système, comme nous l'avons dit, reposait sur le monopole et le privilége. Tout ce que produisait l'Amérique devait aborder aux ports de l'Espagne, tout ce qu'elle consommait devait sortir de la métropole ; et pour mieux assurer l'exécution de cette loi, il était défendu aux Américains d'avoir des vaisseaux pour transporter eux-mêmes leurs produits. Il leur était même interdit de produire sur leur propre sol certaines denrées dont ils auraient pu faire un objet d'échange, soit au dehors, soit même avec des Espagnols habitant d'autres colonies. La confiscation des biens meubles et la mort étaient les peines prononcées contre quiconque oserait « commercer avec l'étranger ».

Et, comme il est dans la nature du monopole de multiplier sans cesse les interdictions et les gênes, après avoir réservé aux vaisseaux espagnols le privilége des transports avec l'Amérique, on avait limité le nombre des navires destinés à ce service, fixé les époques et les escales de chaque voyage, et

restreint à un port unique en Espagne, et à un autre port dans chacun des grands gouvernements de l'Amérique, le privilége du départ ou de l'arrivée des « galions ». Les flottes d'Espagne abordaient à Carthagène, à Porto-Bello, à la Vera-Cruz, où les colons de l'Amérique venaient s'approvisionner en denrées et en marchandises pour une année; puis elles rapportaient à Séville ou à Cadix, avec l'or des mines du Potose, le quinquina du Pérou, l'indigo de Guatémala, le tabac de Cuba, le sucre de Saint-Domingue.

Jusqu'au milieu du XVIII[e] siècle, les Espagnols ne tirèrent aucun avantage de la découverte de Magellan; ils n'avaient de communication, avec leurs possessions du Chili et du Pérou, que par la voie de Porto-Bello et de Panama, à travers cet isthme dont l'obstacle coupait leur ligne maritime en deux tronçons. Les difficultés qu'offre aux navires le long circuit du canal magellanique en étaient la cause. La navigation directe ne fut reprise qu'après la découverte du cap Horn due à une chaloupe de l'équipage du commodore Anson (1741).

A l'époque où fut établi le système colonial dont nous venons d'esquisser le tableau, la principale richesse que l'Espagne tirait de ses possessions américaines était l'or et l'argent provenant des mines, et, sous cette forme, que de trésors pouvaient se transporter sur un seul navire! D'autre part, les immenses continents de l'Amérique ne comptaient encore qu'un petit nombre de colons espagnols, et bien que ceux-ci déployassent un luxe égal à leur situation nouvelle, l'Espagne ne formant plus, sous le sceptre de la maison d'Autriche, qu'un seul État avec les industrieuses villes de la Flandre, pouvait répondre à tous les besoins de ses colonies d'outre-mer.

Système commercial et maritime de Charles-Quint.

L'esprit de conduite et de prudence qui s'alliait dans Charles-Quint à la grandeur des vues et à la passion de la gloire, le porta d'ailleurs à ménager les ressources d'une colonisation naissante, et à ne pas abuser de cette fortune inespérée dont le dotait la Providence.

Pendant qu'il imposait au commerce colonial tant d'entraves, il développait le commerce européen de l'Espagne, et ne pouvant rattacher ensemble que par la mer les territoires si éloignés l'un de l'autre que le sort avait réunis dans ses mains, il mettait ses soins à entretenir une marine puissante. Comme pour montrer à tous les yeux ce qu'elle était capable d'entreprendre, il partit un jour (16 juillet 1535) avec cinq cents voiles pour les côtes de l'Afrique, défit, sur terre et sur mer, toutes les forces que Barberousse avait rassemblées, s'empara de la Goulette et de Tunis, et par ces exploits brillants et rapides contribua à répandre, dans l'Europe entière, le bruit de son nom. Une seconde entreprise tentée (en 1541) contre Alger fut, au contraire, pour l'Empereur, heureux jusque-là, l'occasion d'un funeste revers de fortune. Une effroyable tempête vint presque anéantir à la fois sa flotte et son armée, et l'impression produite sur l'esprit religieux de Charles-Quint par le spectacle d'un tel désastre, semble avoir été pour quelque chose dans la détermination qu'il prit plus tard (1556), d'abdiquer sa triple couronne.

Desseins ambitieux de Philippe II.

En entrant dans sa retraite de Saint-Yuste, où il sut garder, sinon le titre, du moins la majesté d'un empereur, Charles-Quint remit à son fils, avec les États d'Espagne, accrus des provinces bourguignonnes de la Flandre et des Pays-Bas, deux grandes et difficiles entreprises qui auraient pu suffire à une ambition moins remuante : la réforme à combattre, et l'Amérique à coloniser. Mais, se laissant entraîner à des désirs plus vastes encore, et voyant combien les trésors de l'Inde occidentale avaient aidé l'Empereur, son père, à élever haut la puissance de sa maison, Philippe II se persuada qu'il n'y aurait plus d'obstacles qu'il ne pût vaincre, si à cette source de richesse il ajoutait le commerce de l'Inde orientale.

Nous avons déjà dit comment, après la mort de dom Sébastien et celle du cardinal-roi dom Henri, le Portugal sur lequel, par son aïeule l'infante Isabelle, Philippe II pouvait avoir

quelque droit, tomba dans ses mains à titre, soit de succession, soit de conquête (1580). Ce fut alors que ce prince, devenu possesseur des deux Indes, vainqueur des Français à Saint-Quentin, veuf d'une reine d'Angleterre, et se croyant près de reconquérir la Hollande qui luttait pour son indépendance depuis vingt ans, entreprit de venger, par une descente sur les côtes de la Grande-Bretagne, l'appui que la protestante Élisabeth avait promis aux Hollandais révoltés.

L'Armada.

Trois ans furent employés à construire ou à rassembler, dans tous les ports que possédaient encore en Europe les deux branches de la maison d'Autriche, cette fameuse « armada »[1] qui fut qualifiée « d'invincible » avant son entrée dans la Manche, et qui, ayant perdu son amiral (Santa Croce), harcelée de toutes parts par les corsaires anglais, dont l'amiral Effingham avait renforcé sa flotte, était déjà à demi vaincue, lorsqu'une tempête violente la dispersa près des Orcades (en 1588). Avec elle s'évanouirent les projets de domination universelle un moment conçus, dit-on, par le fils de Charles-Quint.

La Hollande se sépare de l'Espagne.

Ce désastre qui a fait tant de bruit dans l'histoire, n'était cependant pas comparable aux funestes conséquences que devait avoir pour la grandeur espagnole la séparation violente de la Hollande. Une flotte perdue se répare, et Philippe II lui-même essaya d'équiper une armada nouvelle; mais la perte

[1] Elle était composée, dit David Hume, de 130 vaisseaux dont près de 100 étaient des galions, d'une grandeur beaucoup plus considérable qu'aucun dont on se fût jamais servi en Europe; elle portait à bord 19,295 soldats, 8,456 matelots, 2,088 galériens et 2,630 gros canons de cuivre. Elle était approvisionnée pour six mois; 20 autres petits vaisseaux appelés caravelles la suivaient encore, et 10 salves à six rames chacun. » (T. VI, p. 242.) Il ajoute, p. 244 : « La vérité est que les plus gros vaisseaux de cette fameuse « Armada » obtiendraient à peine aujourd'hui le troisième rang dans la marine d'Angleterre, encore étaient-ils si mal construits, si mal gouvernés qu'ils ne se remuaient qu'avec beaucoup de peine. »

des sept Provinces Unies (1579), priva l'Espagne à la fois des marins et des navires qui faisaient la force de ses escadres, des relations commerciales qui lui servaient à distribuer dans toute l'Europe le produit des deux Indes, et des fabriques qui fournissaient aux besoins de ses immenses colonies. Lorsque Amsterdam et Cadix obéissaient aux mêmes lois, il importait peu de savoir si les vaisseaux qui transportaient les armées et les trésors de Charles-Quint sortaient des ports de la Péninsule ou de ceux de la Hollande. Les flottes du puissant Empereur pouvaient se composer à la fois de pinasses flamandes, de galions espagnols et de galères génoises. Mais, après la révolte des Flamands, l'Espagne se ressentit bientôt de leur absence, lorsqu'elle aurait eu besoin, au contraire, d'accroître sa force maritime pour résister à la fois à d'anciens sujets devenus de redoutables ennemis, et à leur puissante alliée l'Angleterre.

CHAPITRE II.

ÉTABLISSEMENTS FORMÉS AUX INDES ORIENTALES PAR D'AUTRES PEUPLES EUROPÉENS APRÈS L'ARRIVÉE DES PORTUGAIS.

SECTION Ire.

Établissements coloniaux des Hollandais aux Indes orientales.

Alliance de la Hollande avec l'Angleterre contre l'Espagne.

C'étaient, en effet, l'Angleterre et la Hollande qui désormais allaient voir leurs marines se développer et grandir jusqu'à pouvoir revendiquer pour elles seules l'empire de la mer.

Un même intérêt politique, une commune haine religieuse les réunissaient alors contre la maison d'Autriche, dont l'une venait de secouer le joug et dont l'autre redoutait la prééminence.

Leurs conditions respectives de progrès et de force étaient cependant bien différentes.

L'Angleterre avait pris place, depuis longtemps, au nombre des grands États territoriaux et militaires de l'Europe ; il ne lui restait qu'à élever ses armements maritimes et son industrie au niveau de sa puissance politique et guerrière.

La Hollande, au contraire, presque sans territoire puisqu'elle s'était fondée comme Venise sur le sol même de la mer refoulée par des digues, avait à la fois, à faire reconnaître et respecter sa nationalité récente, et à conquérir par d'énergiques et persévérants efforts le rang auquel sa haute renommée commerciale et son ardeur à soutenir la cause de la liberté politique et religieuse semblaient lui permettre de prétendre.

Ouvrant ses villes et ses ports, comme autant de lieux d'asile, aux dissidents des États voisins qui s'expatriaient pour exercer librement leur culte et pour soustraire à des mesures

violentes de réaction leurs personnes ou leurs biens, elle trouvait dans ces citoyens nouveaux de précieux éléments d'activité, d'union et de force.

Le caractère calme et réfléchi, l'énergie froide et calculée des républicains hollandais s'alliaient merveilleusement à l'esprit d'indépendance et d'opiniâtre fermeté dans leurs opinions nouvelles qu'apportaient avec eux les protestants réfugiés de l'Allemagne et de la France.

A une époque où la guerre maritime se faisait principalement par corsaires, la Hollande ne tarda pas à grossir ses flottes de navires montés par de hardis aventuriers qui, la voyant en lutte avec la puissance aux mains de laquelle était alors le commerce des deux Indes, convoitaient comme une riche proie les galions de l'Espagne.

La Hollande forme le projet d'enlever à Philippe II, alors maître du Portugal, le commerce de l'Inde.

Pendant que des escadres ainsi formées partaient des îles Britanniques et du Zuydersée pour « courir » sur les flottes de Philippe II et menacer ses frontières maritimes de la Péninsule, le commerce des sept Provinces Unies méditait une vaste entreprise, dont la réussite devait enlever au monarque espagnol ses plus belles possessions de l'Inde orientale. La Hollande se formerait ainsi un grand établissement colonial, aux dépens de la même dynastie sur laquelle elle venait de conquérir en Europe son indépendance.

Depuis que Lisbonne était l'unique entrepôt européen des productions asiatiques, les Hollandais s'étaient faits comme les facteurs et les expéditeurs commerciaux de ces denrées, pour les transporter sur les marchés des autres nations européennes.

Philippe II, devenu maître de Lisbonne, leur ayant interdit l'accès de ce port, comme à des sujets révoltés (1594), ils avisèrent aux moyens de faire, pour leur propre compte, un commerce dont ils n'avaient recueilli jusques alors qu'indirectement les avantages.

Ils avaient eu la pensée de chercher encore par le nord-ouest ce passage que les navigateurs anglais n'avaient pu trouver dans le siècle précédent, et dont la découverte leur aurait permis de se diriger vers les Indes sans disputer aux Espagnols la navigation autour du continent de l'Afrique.

Ces tentatives étant restées sans succès, un premier voyage par le cap de Bonne-Espérance fut entrepris (en 1595) par un simple marchand hollandais, Pierre Hautmann, et un second (en 1598) par l'amiral Van Neck. Sur les renseignements qu'ils rapportèrent de l'Inde portugaise, se forma cette célèbre compagnie hollandaise des Grandes Indes qui a joué un rôle si important dans l'histoire.

Organisation de la compagnie hollandaise des Grandes Indes.

Le principe de l'association avait fait, dans les mers du Nord, l'étonnante fortune de la ligue hanséatique dont nous avons raconté précédemment les progrès, puis la décadence.

Il était naturel que les Provinces Unies, dont la prospérité commerciale s'était développée dans cette grande ligue, eussent recours au même moyen pour essayer dans les parages de l'Inde quelque chose d'analogue à ce que la ligue avait réalisé sur la Baltique.

Les pouvoirs et les droits conférés à une réunion de marchands n'avaient d'ailleurs rien qui pût porter ombrage au gouvernement républicain de la Hollande.

Aussi les états généraux se montrèrent-ils fort larges dans la charte concédée, en 1602, à la compagnie, et maintenue, depuis, pendant plusieurs siècles.

Au lieu de ces concessions restreintes et précaires que les conquérants du nouveau monde avaient peine à obtenir du pouvoir absolu des rois d'Espagne, la compagnie hollandaise fut autorisée à faire la paix ou la guerre avec les souverains de l'Asie, à bâtir des forteresses, à entretenir des garnisons, à choisir non-seulement tous les officiers de police ou de justice, mais les gouverneurs eux-mêmes qui, nommés pour

cinq ans, pouvaient être continués dans leurs pouvoirs pendant leur vie entière.

Le capital de cette entreprise, devenue par tant de privilèges comme un État dans l'État, fut partagé en actions ; son gouvernement appartenait à un « conseil » qui devait résider dans la colonie à établir, et à une « direction » dont la résidence ordinaire serait à Amsterdam et qui exercerait sur les actes du conseil son contrôle suprême.

L'entreprise fut conduite jusqu'au bout avec l'esprit de circonspection et de prudence commerciale qui avait inspiré l'organisation de cette puissante compagnie.

Considérations générales sur les moyens employés par les Européens pour dominer l'Inde et s'emparer de son commerce.

Il ne faut pas s'attendre à retrouver, dans l'établissement des Hollandais aux Indes orientales, ces chevaleresques exploits, cet irrésistible élan du courage qui avaient signalé la conquête portugaise sur les naturels frappés de stupeur à la première apparition des Européens. Il s'agissait maintenant de s'emparer d'une position commerciale déjà prise, en cherchant d'abord, il est vrai, des lieux encore inoccupés pour s'y établir, mais au risque d'entrer bientôt en lutte avec des garnisons portugaises ou espagnoles, qui, sans avoir l'énergie des anciens soldats d'Albuquerque, pouvaient se défendre longtemps derrière leurs murailles. Un autre plan de conquête fut adopté.

Préférer toujours la voie la plus sûre pour réussir quand même elle serait moins glorieuse et plus lente, recourir aux négociations plus souvent qu'à la force des armes, et cependant ne reculer devant aucun effort s'il s'agit d'une acquisition importante et nécessaire, se ménager la faveur des souverains indigènes, en se présentant comme l'appui nécessaire de leurs droits, les soutenir au besoin contre un rival pour se créer des titres au partage d'un territoire reconquis à frais communs, ou pour régner sous le nom d'un radjah réduit à échanger contre une pension royale l'exercice de la royauté,

conserver aux yeux des sujets les formes extérieures du respect pour leurs princes vaincus ou détrônés, et se rendre maîtres à prix arbitraire de tous les produits de la culture ou de l'industrie d'une province à laquelle on laisse en apparence sa liberté : tel est l'abrégé de la politique inaugurée d'abord avec lenteur et réserve par les Hollandais, développée depuis par le génie d'un Français qui réunissait aux qualités brillantes de l'homme de guerre les vues profondes de l'homme d'État, réalisée enfin par les Anglais, dont la persévérance, aidée des talents divers d'une suite de gouverneurs éminents, a fini par demeurer maîtresse de l'empire des Indes.

Chez ce peuple étrange où les révolutions d'empires sont si fréquentes, où les souverainetés sont si précaires, quoique les dynasties semblent y demeurer immobiles comme les castes, l'établissement des Européens ne devait pas avoir ordinairement pour conséquence, comme en Amérique, la décroissance rapide, encore moins l'anéantissement des races indigènes. Le travail de l'homme, cet instrument de richesse qui manquait aux colonies du nouveau monde, se trouvait au contraire organisé depuis des siècles dans les royaumes de la Perse et de l'Inde, et les colons venus d'Europe n'avaient garde de détruire, et avisèrent seulement aux moyens d'exploiter à leur profit cette mine qui devait être aussi productive de trésors pour la Hollande et l'Angleterre, que l'avaient été pour la monarchie espagnole les mines d'or et d'argent du Pérou. Il n'y avait qu'à jeter en quelque sorte une enveloppe de civilisation européenne sur cette vieille civilisation de l'Inde, dont on cacherait les vices sous ce manteau, et dont on conserverait avec soin les institutions séculaires, surtout celles qui avaient trait à la culture et à l'industrie.

Nous devions dès l'abord marquer les traits principaux de ce système de colonisation qui diffère encore de tous ceux que nous avons précédemment signalés. Mais pour le voir pénétrer dans les profondeurs de l'Inde, et en changer pour ainsi dire la face toute entière, il nous faut attendre la seconde

moitié du XVIIIe siècle. Les entreprises que nous aurons à signaler jusque-là, ne nous paraîtront, comparées à ces derniers résultats, que des essais.

Les Hollandais choisissent pour siége de leur commerce les îles de l'océan Indien, et notamment les Moluques et les îles de la Sonde.

En arrivant aux Indes, les Hollandais songèrent tout d'abord à s'établir dans quelques îles où ils auraient plus de facilité pour se maintenir que sur le territoire continental, et d'où leurs relations et leurs conquêtes pourraient ensuite s'étendre plus loin ; et parmi ces îles ils s'attachèrent surtout au groupe des Moluques, l'un des moindres quant à l'étendue des terres qui le composent, mais l'un des plus riches quant à la production des rares et coûteuses denrées, qui alimentent ce commerce de « l'épicerie » ennobli par les vers de Camoëns [1]. Avec la justesse de coup d'œil qui est le génie des commerçants, ils comprirent que la possession de quelques lieues carrées de ces fertiles cultures où se récoltent la muscade et le girofle, leur serait plus profitable et moins embarrassante que ne l'est quelquefois celle de vastes mais improductifs territoires.

Les Moluques avaient été l'objet du premier conflit qui se fût élevé dans les Indes entre deux nations européennes. Découvertes d'abord, comme nous l'avons dit, par Antoine Abreu, l'un des lieutenants d'Albuquerque (1511), elles avaient été plus tard (en 1521) reconnues par l'Espagnol Sébastien del Cano, lorsqu'il achevait ce fameux voyage dans lequel Magellan avait trouvé la mort en immortalisant son nom. Mais, après avoir disputé ce groupe d'îles aux Portugais, Charles-Quint, n'en comprenant pas assez l'importance, l'avait cédé à Jean III (en 1529) moyennant 350,000 ducats d'or (2,598,750 livres).

Pour s'y introduire, les Hollandais profitèrent de cet avan-

[1] Sabei que estais na India, onde se estande
Diverso povo, rico e prosperado
De ouro luzente, e fina pedraria,
Cheiro suave, ardente *especiaria*.
Os Lusiadas c. VII, O. XXXI.

tage qu'obtient facilement, avec quelques promesses, un conquérant nouveau, quand il se présente à un peuple déjà fatigué de subir le joug d'un conquérant plus ancien. Les naturels du pays les aidèrent à chasser les Portugais des îles de Ternate de Tidor, de Banda, d'Amboine.

Fondation de Batavia.

C'était sur le continent des Indes, à Goa, qu'Albuquerque avait fondé le chef-lieu des colonies portugaises; la Hollande choisit, au contraire, une île pour y établir le grand entrepôt de ses productions insulaires des Moluques. Une ville superbe fut construite (vers 1619) à l'extrémité occidentale de Java, sur un territoire malsain, mais au fond d'une belle rade voisine du détroit de la Sonde. Batavia devint, pour les Hollandais, la clef de ce passage, le centre de leur activité commerciale dans ces contrées, et le siége de leur compagnie des Indes.

Suite des entreprises coloniales de la Hollande.

Poursuivant de là le cours de leurs négociations et de leurs conquêtes, ils enlevaient, tantôt un établissement colonial aux Portugais, tantôt une province aux souverains indigènes. Ils pénétrèrent ainsi dans les grandes îles de Sumatra, de Bornéo, de Célèbes, puis ils échelonnèrent leurs comptoirs le long des côtes de Coromandel et de Malabar, mais sans y asseoir aussi bien leur influence. La possession de Ceylan et de Malacca leur fut longtemps disputée; ils parvinrent cependant, après des guerres opiniâtres, à en chasser les Portugais. La prise de Malacca (1641) livra à la compagnie des Indes le passage aux mers de la Chine; celle de Ceylan (1656) mit en ses mains, avec la pêche des perles, la culture de la cannelle, cette autre source non moins précieuse de richesse commerciale.

Les Hollandais auraient voulu, pour s'établir également à portée des rivages de l'empire chinois, s'emparer de la ville portugaise de Macao. N'ayant pu réaliser ce projet, ils avaient

obtenu (en 1624) de fonder un établissement dans l'île de Formose, voisine mais indépendante de la Chine.

Cet établissement, qui servit de refuge aux commerçants chinois opprimés par les Tartares, et qui dut à cette circonstance quelques années d'une brillante splendeur, fut bientôt repris par Coxinga, et depuis ce moment jusqu'à la fin du XVII° siècle, les relations des Européens avec la Chine et le Japon ont été presque toujours précaires et souvent interrompues. Ces Japonais, dont l'accueil avait été si favorable aux colons et même aux missionnaires du siècle précédent, étaient devenus, sous la tyrannie de Taycosama, un peuple ennemi des étrangers et sanguinaire.

Colonie hollandaise du cap de Bonne-Espérance.

Sans atteindre à la gloire que les armes portugaises avaient conquise dans l'Orient, la Hollande y avait fondé un établissement colonial plus durable par cela même qu'il était plus homogène et plus resserré. Mais il fallait à la compagnie des Indes un lieu de relâche pour ses navires durant le long trajet d'Amsterdam à Batavia. Un simple chirurgien, Van Riebech, lui indiqua une rade négligée par les Portugais, et que sa position admirable près du cap de Bonne-Espérance aurait dû cependant faire remarquer tout d'abord. Telle fut l'origine de cette célèbre colonie du Cap, qui, tant que dura la prospérité des Hollandais, fut une de leurs possessions les plus enviées, et qui, tombée depuis aux mains de l'Angleterre, s'est trouvée en rapport avec la grandeur du nouvel empire que la puissance britannique possède aujourd'hui dans les Indes.

Découverte de la Nouvelle-Hollande.

Rappelons ici, pour mémoire, que c'est à deux navigateurs hollandais (Dick Hartigsh et Pieter Nuyts) que l'Europe dut la découverte (1616 à 1644) de ce continent austral auquel la Hollande n'avait laissé que son nom (la *Nouvelle-Hollande*); mais où l'Angleterre a fondé, vers la fin du XVIII° siècle, un

grand établissement pénitentiaire et colonial dont nous dirons ailleurs quelques mots.

SECTION II.

Établissements coloniaux des Anglais aux Indes orientales.

Le désir d'abaisser la prépondérance de la maison d'Autriche avait rapproché, vers la fin du XVIe siècle, l'Angleterre déjà si puissante, de la Hollande qui, à peine entrée au rang des nations, y marquait déjà sa place par l'énergie de sa résistance et la portée de son ambition.

Ces deux peuples étaient alors entraînés par de communes tendances à suivre les mêmes voies pour développer leur commerce et leur marine. Il ne faut donc pas s'étonner de les retrouver ensemble sur la route des Indes, où nous venons de suivre les Hollandais, et où nous allons voir les Anglais s'avancer d'abord sur les mêmes errements ; car, malgré la supériorité de leurs forces, à l'époque dont nous parlons, ils avaient encore beaucoup à apprendre pour tout ce qui touche à l'esprit du commerce et à la direction des entreprises coloniales.

Premières expéditions des Anglais à la recherche d'un passage aux Indes par le nord-ouest.

Les navigateurs anglais avaient commencé, comme les Hollandais, et bien longtemps avant eux, par chercher du côté du pôle nord un accès vers les Indes.

La première escadre, armée dans ce but, partit des ports de l'Angleterre dès 1497, sous les ordres de Jean Cabot, Vénitien établi à Bristol. D'autres expéditions se succédèrent sous les règnes d'Henri VIII, d'Édouard VI et d'Élisabeth. Aucune d'elles ne réussit à découvrir ce fameux passage qui est encore l'objet de tant de recherches et d'hypothèses, mais outre l'essor que ces lointains voyages donnèrent au génie commercial des Anglais, des voies nouvelles pleines d'avenir leur furent ouvertes de plusieurs côtés. Ainsi Jean Cabot avait découvert,

en 1497, les terres du Labrador, voisines des célèbres pêcheries de Terre-Neuve, et cette partie de l'Amérique septentrionale que, plus tard, la reine Élisabeth appela « Virginie » en mémoire de la louange à laquelle elle attacha toujours le plus de prix. Sous Henri VIII, Sébastien Cabot, fils de Jean, conduisit les vaisseaux anglais sur les côtes de l'autre continent américain et dans les Antilles (1516). Sous Édouard VI, Richard Chancellor, séparé par une tempête de son amiral Hugh Willoughby, et réfugié dans le port d'Arkhangel, noua les premières relations de commerce de l'Angleterre avec la Russie (1553). Sous Élisabeth, Francis Drake, reprenant les traces qu'avait suivies Magellan, accomplit, soixante ans après lui, le second voyage maritime autour du monde (1577-1580) et, touchant aux Philippines, aux Moluques et à Java, recueillit une riche cargaison d'épiceries qui fut comme les prémices de ces immenses richesses que l'Angleterre devait tirer plus tard de la conquête des Indes. A son retour, la reine en personne lui rendit visite sur son vaisseau. Les établissements portugais dans les parages du Levant furent explorés avec plus de soin par Thomas Cavendish (1586-1588) ; et, le commerce de l'Angleterre se réveillant enfin de cette langueur dans laquelle il s'était endormi si longtemps, on vit de toutes parts des négociants s'associer pour faire les frais d'expéditions maritimes destinées au trafic avec les Indes orientales.

Ils s'adressèrent bientôt à la reine Élisabeth pour obtenir une charte de concession qui, les constituant en compagnie, leur attribuât, au nom de l'État, le monopole de ce commerce, avec les pouvoirs nécessaires pour administrer eux-mêmes leurs affaires par un comité que désignerait l'assemblée des souscripteurs.

Après de longues instances, cette charte leur fut accordée par Élisabeth à peu près dans le même temps où se constituait la compagnie hollandaise des Grandes Indes.

Difficultés qu'éprouva d'abord la formation d'une compagnie anglaise pour le trafic avec l'Inde.

Mais l'Angleterre n'avait pas encore ce sentiment profond des exigences du commerce maritime, cette intelligence des conditions nécessaires au succès des grandes entreprises qui avaient fait accepter si facilement en Hollande le monopole d'une compagnie.

Plus il y a, dans un grand pays, de familles riches et puissantes, plus on est disposé à voir d'un œil d'envie les priviléges commerciaux qui se concèdent à un petit nombre d'associés, lorsque tant d'autres seraient prêts à offrir, pour former des entreprises pareilles, leurs capitaux et leur industrie.

En se faisant l'écho de ces plaintes, les « Communes d'Angleterre » y joignaient naturellement les susceptibilités jalouses que leur inspirait la crainte de voir amoindrir leurs propres droits, si elles concédaient, pour un long espace de temps, des pouvoirs et des prérogatives qui mettraient tant d'avantages, et par suite tant d'influences aux mains d'une seule compagnie.

La couronne enfin se prenait quelquefois à regretter de s'être dessaisie par une concession trop large des moyens d'enrichir elle-même son trésor, ou d'octroyer à d'autres de semblables faveurs.

De là ces difficultés, ces refus, ces atermoiements, ces partages forcés de priviléges, quelquefois avec une compagnie rivale [1] ou avec de simples particuliers, quelquefois avec la couronne elle-même; de là enfin ces obstacles de toute nature qui, pendant un siècle et demi, ont arrêté le développement de la « compagnie anglaise des Indes orientales [2]; l'ont

[1] Le roi (Charles Ier) autorisa la formation d'une nouvelle compagnie des Indes orientales (1634-1635), où lui-même prit des actions. Il lui était défendu de faire le commerce dans tous les lieux où l'ancienne compagnie avait déjà des établissements. Mais la compagnie subit de son côté la même défense par rapport aux lieux où s'établirait la nouvelle association, dont sir William Courten avait conçu le plan. (Barchou de Penhoen, *l'Inde Anglaise*, t. I, p. 56, 57.)

[2] La compagnie, opprimée, découragée, n'était plus rien à la mort de Charles Ier. (Raynal, t. II, p. 34.)

réduite à soutenir, à l'intérieur, des luttes continuelles pour obtenir le renouvellement ou même le maintien de ses prérogatives [1], et ont par suite restreint ses entreprises au dehors dans des limites que, depuis son organisation définitive, elle a de si loin dépassées.

Conflit entre la compagnie anglaise et la compagnie hollandaise, au sujet du commerce des Moluques.

Dans cet état précaire, le fonds social n'ayant pu d'abord se constituer, les premiers navires envoyés dans les Indes (1601) furent armés pour le compte d'une partie seulement des souscripteurs.

Pendant quelques années, on se borna presque à rapporter des cargaisons d'épices des îles de la Sonde et des Moluques. Mais les Hollandais, qui avaient fait du monopole de ce commerce la base de leur établissement colonial dans les Indes, mirent tout en œuvre pour en exclure les Anglais.

Une guerre ouverte entre les deux compagnies devenait imminente. Les gouvernements intervinrent et, sous forme de transaction, on consacra par un partage inégal la primauté des Hollandais. Il fut convenu que ceux-ci auraient les deux tiers dans les produits des Moluques, et que le dernier tiers seulement appartiendrait à la compagnie anglaise.

Mais cet arrangement, concerté en Europe, ne devait être qu'une source nouvelle d'irritation dans les Indes, où éclatèrent bientôt les haines fomentées par des conflits de chaque jour (1619). La trop fameuse conspiration d'Amboine servit de cause ou de prétexte aux Hollandais pour ramener le groupe entier des Moluques sous leur seule autorité, et les sanglantes exécutions qui la suivirent laissèrent dans l'âme des Anglais de profonds et vivaces ressentiments.

La compagnie des marchands de Londres, n'ayant conservé

[1] La chambre (des communes) à la fin de la session de cette année (1693) porta ce vote : « Que c'était le droit de tout Anglais de trafiquer aux Indes orientales aussi bien que dans toute autre partie du monde. » (Barchou de Penhoen, t. I, p. 83.)

qu'un comptoir à Bantam dans l'île de Java, songea dès lors à établir sur le continent indien le siége principal de son commerce.

Fondation de comptoirs anglais sur le continent indien.

A la faveur de solennelles ambassades envoyées par Jacques Ier au Grand Mogol, elle avait déjà obtenu de ce souverain l'établissement de divers comptoirs sur les côtes de son vaste empire, notamment à Mazulipatam, sur la côte de Coromandel, à Calcutta, près des bouches du Gange (vers 1616) et à Surate dans le golfe de Cambaye. Mais quand la compagnie voulut étendre ses relations continentales, il lui fallut entrer en guerre avec les Portugais, qui, soumis alors à l'Espagne, avaient toujours à Goa le centre de leurs armements et de leur commerce dans les Indes.

Prise d'Ormus. Le golfe Persique est rouvert au commerce des Européens.

Après quelques combats dans lesquels ils obtinrent l'avantage, les Anglais dont la politique était de s'appuyer sur l'alliance des souverains les plus puissants de ces contrées lointaines, déterminèrent facilement le roi de Perse, Schah Abbas, à s'unir à eux pour rouvrir par la force des armes l'entrée du golfe Persique dont les Portugais s'étaient rendus maîtres, sous Albuquerque, par la prise d'Ormus. Une armée persane, secondée par une flotte anglaise, reprit (en 1623) après un long siége ce poste important; et l'une des plus anciennes voies commerciales entre l'Inde et l'Europe, après avoir été interrompue pendant un siècle, fut rétablie.

Ainsi tombaient, peu à peu, les entraves que le monopole des Portugais avait mises au commerce du monde.

A la place d'Ormus, détruit par ses nouveaux vainqueurs, le port de Bender Abassi, ignoré jusque-là, devint un des entrepôts les plus considérables du commerce de l'Europe avec l'Asie.

Lenteur des progrès de la compagnie anglaise. Premiers établissements à Madras, à Calcutta, à Bombay.

Depuis 1623 jusqu'à la constitution définitive de la compagnie anglaise (en 1730), plus d'un siècle s'écoule sans que les mers de l'Inde soient le théâtre d'aucun de ces grands événements qui seuls doivent fixer notre attention ; car nous ne pouvons raconter ici cette suite de demi-succès et de revers, de négociations et de combats, d'acquisitions et de pertes de territoire dont se compose l'histoire de toute colonie qui travaille péniblement et lentement à s'agrandir. Remarquons seulement avec intérêt l'établissement progressif de la compagnie anglaise dans quelques villages qui maintenant figurent au nombre des principales villes de l'univers, à Madras, où l'on mit dix ans à obtenir la permission de construire un fort (1642-1652), à Calcutta, dont la garnison, en 1687, se composait de 50 hommes, à Bombay, qui fut apportée en dot par l'infante Catherine de Portugal à Charles II, roi d'Angleterre, et cédée personnellement par ce prince à la compagnie des Indes (en 1668). En choisissant ces lieux où elle a depuis établi ses trois « présidences », la compagnie semblait dresser d'avance le plan de ses possessions futures.

Qui n'admirerait les vicissitudes des choses humaines, quand on voit que, dans un inventaire dressé en 1657, l'évaluation des factoreries, établissements et priviléges possédés par la compagnie dans les Indes n'était portée qu'à 20,000 livres sterling !

Au commencement du XVIIIe siècle, le raffermissement des affaires de la compagnie sortit d'une mesure qui semblait devoir être fatale à son existence. Une association rivale avait obtenu du Parlement un acte qui la constituait sous ce titre : « Compagnie anglaise trafiquant aux Indes orientales ». Mais la nouvelle compagnie ne devait profiter de ce monopole qu'au moment où expirerait la charte de l'ancienne compagnie, et cette charte avait encore trois ans de durée. Ce temps fut mis habilement à profit pour relier ensemble des intérêts qui

avaient tout à perdre à se diviser, tout à gagner à se confondre.

L'une des compagnies disposait de plus de capitaux, l'autre avait plus d'appui dans le Parlement; elles réunirent toutes leurs forces pour donner à la compagnie qui résulta de cette fusion une direction vigoureuse et hardie.

Ambassade envoyée au Grand-Mogol par la compagnie des Indes.

Une de ses premières démarches fut d'envoyer en son propre nom une ambassade, choisie parmi ses agents, à la cour du Grand-Mogol. Après deux ans de séjour à Delhi (1715-1717), John Surman et Edward Stephenson obtinrent un firman qui, en concédant à la compagnie la possession de divers territoires, et notamment de l'île de Diu, près Mazulipatam, y joignait le droit de franchise pour ses marchandises et ses vaisseaux, moyennant le paiement d'une redevance. Le Grand-Mogol s'engageait, en outre, à protéger contre le pillage les cargaisons de navires anglais naufragés sur les côtes de son empire.

Depuis ce traité, les opérations de la compagnie allaient s'étendant chaque jour. Devenue par là plus riche et plus puissante, elle fut en mesure de vaincre plus facilement cette fois les rivalités qui s'élevèrent encore, lorsqu'il fut question du renouvellement de son privilége.

La compagnie des Indes se développe et s'organise sur de plus larges bases.

On commençait à comprendre, en Angleterre, que ce n'est pas appauvrir l'État que de donner à une puissante compagnie les moyens de s'enrichir par des entreprises qui doivent répandre partout un accroissement de bien-être et d'aisance, et fournir au gouvernement lui-même des ressources de crédit, en offrant aux capitaux des particuliers cet emploi collectif qui double leur force; que ce n'est pas non plus porter atteinte aux principes de bonne justice et de liberté que d'autoriser exceptionnellement un privilége sans lequel de

grandes et glorieuses choses, profitables à tous comme à chacun, ne pourraient s'accomplir.

La charte de la compagnie des Indes, qui devait expirer, en 1730, fut prorogée d'abord de trente-six années, jusqu'en 1766; puis, au commencement de la guerre qui éclata, en 1744, entre l'Angleterre et la France, la compagnie ayant fait l'offre d'un prêt d'un million de livres sterling si son privilége était prolongé de quatorze ans encore, cette concession lui fut accordée jusqu'en 1780. Pouvant dès lors compter sur un demi-siècle d'avenir, elle s'occupa d'abord d'élever sa constitution à la hauteur de sa fortune, et de se préparer à la grandeur du rôle qu'elle allait jouer dans le monde commercial.

Gouvernement intérieur de la compagnie des Indes. Forces militaires dont elle dispose. Étendue de ses droits et de ses priviléges.

Pour organiser son gouvernement intérieur, la compagnie sembla prendre modèle sur celui qui fait la force et la gloire du peuple anglais. « L'assemblée des propriétaires », où l'on ne devait être admis désormais qu'à la charge de justifier de la possession de 500 livres sterling dans le capital de la société, était comme la source de laquelle émanait tout pouvoir; mais, par une large délégation de leurs droits, les propriétaires nommaient chaque année vingt-quatre « directeurs » qui se partageaient en différents comités pour l'expédition de toutes les affaires. A la tête de ce parlement annuel était le « président de la cour des directeurs », représentant officiel de la compagnie dans tous ses rapports, soit avec les particuliers, soit avec l'État.

Dans chacune des trois « présidences » (Madras, Bombay, Calcutta), la plénitude du pouvoir appartenait également à un président ou gouverneur, assisté d'un conseil, et n'ayant de compte à rendre de ses actes qu'à la « cour des directeurs », vis-à-vis de laquelle il représentait sa province, où il disposait presque seul de tous les emplois, réunissant aux fonctions d'administrateur suprême celles de commandant en chef des forces militaires de la compagnie.

Ces forces se composaient, en partie de troupes recrutées en Angleterre, en partie de guerriers indiens, ou *cipayes*[1] qui, enrégimentés d'abord sous des chefs indigènes, s'habituèrent peu à peu à obéir à des officiers anglais. Conservant leur costume national avec une partie de leurs anciennes armes, ils savaient se plier à la discipline européenne et devenir d'excellents soldats.

A côté de cette armée destinée à garder et à conquérir des territoires, une autre « armée » d'employés civils s'emparait du travail des Indiens, leur servait d'intermédiaire avec les marchands anglais, et, par un système d'avances ruineuses que la pauvreté des tisserands leur faisait accepter comme un bienfait, les mettait tellement dans la dépendance des étrangers devenus leurs maîtres, qu'ils ne pouvaient opposer aucune défense aux conditions qu'il plaisait aux *banians* de leur dicter.

En vertu de la charte royale qui défendait à tout sujet britannique « de commercer ou trafiquer dans les Indes orientales « directement ou indirectement, à l'exception de la compa- « gnie et de ses facteurs, agents ou serviteurs, même de se « rendre, séjourner ou voyager dans aucun lieu desdites « Indes », les marchands anglais étaient, à leur tour, obligés de s'enrôler au service de la compagnie, comme ses délégués et ses agents, s'engageant par serment à ne faire aucun acte de commerce en dehors des limites de leur mandat. Quant à ceux-là même que l'on appelait « libres marchands » parce qu'une patente de la « cour des directeurs » les autorisait à trafiquer aux Indes pour leur propre compte, leur position n'était guère moins précaire; car le gouverneur pouvait, soit leur interdire de quitter la résidence qui leur avait été assignée, soit leur enjoindre de retourner en Angleterre, s'il arrivait que leur commerce ou même seulement leur séjour dans l'Inde devînt un inconvénient pour la compagnie. On voit par là combien était puissante cette organisation multiple et centralisée,

[1] Le mot cipayes est dérivé du mot indien *sipahi* qui veut dire *guerrier*.

qui, dirigeant vers un même but toutes les ressources de l'Inde anglaise et toutes celles que la métropole pouvait lui fournir, ne laissait à nulle individualité la faculté de se mouvoir ou même de se produire, en dehors du cercle que la compagnie lui avait tracé.

Au point de vue politique, jamais un État ne fit à des particuliers d'aussi larges délégations de pouvoirs; au point de vue commercial, jamais une compagnie ne réunit entre ses mains de pareils éléments de richesse et de force. A mesure que l'Inde subissait le joug, elle devenait comme un immense atelier où tous les bras travaillaient au profit du monopole de l'Angleterre.

SECTION III.

Établissements coloniaux des Français aux Indes orientales. Leurs guerres avec les Indiens et les Anglais dans la presqu'île en deçà du Gange.

Les Portugais, en recouvrant leur indépendance (1640), n'avaient pas repris dans l'Inde cette position dominante dont ils avaient commencé à déchoir dès avant la conquête de Lisbonne par Philippe II, et que la monarchie espagnole n'avait pu rétablir au plus fort de sa puissance.

Les Hollandais, par des causes que nous exposerons bientôt, n'étaient plus, au commencement du XVIIIe siècle, en mesure de disputer à l'Angleterre la conquête du continent indien.

Mais la France, qui au moyen âge avait pris une si grande et si glorieuse part aux expéditions dirigées vers l'Orient, pouvait-elle rester étrangère au nouvel établissement des Européens dans l'Asie?

Premières expéditions dirigées par des Français sur les Maldives, Java, Madagascar.

Pendant un siècle et plus, on aurait pu croire que, satisfaite d'occuper en Europe le premier rang parmi les États qui joignent à l'étendue de leur territoire une grande

position maritime, la France laissait à d'autres peuples qui ne réunissaient pas au même degré ces avantages, la gloire de découvrir au delà des mers des contrées nouvelles et d'y fonder des colonies.

C'est en effet (nous l'admettons) par une patriotique erreur que Villaut de Bellefonds a revendiqué pour les marins dieppois la priorité de découverte des côtes de la Guinée [1].

Nous pourrions à plus juste titre reporter à notre Henri IV l'honneur d'avoir, le premier, conçu le dessein d'organiser, pour conquérir à la France le commerce des Indes, une compagnie privilégiée dans laquelle il conviait sa noblesse à prendre part « sans déroger » à ces expéditions lointaines où le gain commercial serait le prix de la valeur guerrière, et devait tourner comme elle à l'avantage et à la gloire du pays tout entier. Il était digne de l'esprit à la fois chevaleresque et pratique de ce grand roi d'inaugurer ainsi le passage des idées du moyen âge aux idées de nos temps modernes [2].

Mais la France, épuisée par les guerres civiles, ne put réunir alors les éléments nécessaires pour donner suite efficacement à un tel projet.

Les expéditions dirigées (en 1601) par une association bretonne sur les Maldives, (en 1616) par des sociétés normandes sur l'île de Java, (en 1633) sur Madagascar, n'avaient produit aucun résultat important. Il nous faut attendre la fin du XVII[e] siècle et le commencement du XVIII[e] pour ouvrir de ce côté l'histoire coloniale de notre France.

Cependant, bien qu'arrivés les derniers dans l'Inde, les Français furent quelque temps sur le point d'y occuper la première place. Ils l'auraient due, non pas à un plan de conquête largement conçu tout d'abord, et poursuivi avec constance, mais aux entreprises hardies et spontanées de deux

[1] Voir l'ouvrage de M. le vicomte de Santarem intitulé : *Recherches sur la priorité de découverte des pays situés sur la côte occidentale de l'Afrique au delà du cap Bojador.*

[2] M. Poirson, *Histoire du règne de Henri IV*, t. II, p. 269. — Voir notamment les lettres patentes royales du 1[er] juin 1604.

hommes dont l'un, se posant fièrement devant la puissance anglaise avec une flotte improvisée, sut la braver et la vaincre, tandis que l'autre, pénétrant par la justesse de son coup d'œil, mieux encore que par une longue étude, le caractère des Indiens, celui de leur gouvernement, de leurs institutions, de leurs mœurs, trouva la manière d'affaiblir ce peuple en le divisant, de dominer ses maîtres, et de s'emparer de ce qu'il y a de force réelle et profitable dans la souveraineté, en laissant aux choses leurs noms anciens et leurs apparences : secret redoutable, dont la découverte n'a que trop souvent fait gémir l'humanité, et qui cependant a procuré à la politique des succès dont la civilisation elle-même a pu tirer ensuite avantage.

Encouragements donnés par Louis XIV à la compagnie française des Indes orientales.

La « compagnie française des Indes orientales », dont Henri IV avait conçu le projet, put enfin se réaliser sous Louis XIV; elle n'avait pas eu, comme la compagnie anglaise, de luttes intérieures à soutenir pour obtenir ses priviléges. C'était la couronne elle-même qui, par le conseil de Colbert, avait de nouveau provoqué (vers 1655) cette association de « capitaux privés », et l'avait même encouragée par un « prêt public », lui octroyant, dès sa fondation, un demi-siècle de durée. Louis XIV ne voulait pas que, sous son règne, la France restât, pour le commerce maritime, en arrière des peuples qui avaient senti plus d'une fois la supériorité de ses armes. On vit alors, comme il arrive encore de nos jours, de puissants seigneurs se joindre « aux négociants des villes » pour offrir à ces patriotiques entreprises le concours soit de leurs capitaux soit de leur épée.

Mais la forme même sous laquelle l'État promettait son appui, indiquait qu'au lieu de redouter, comme en Angleterre, que la compagnie ne fît ombrage par sa force, on craignait qu'elle ne fût trop faible pour accomplir de grands résultats.

Ainsi, pendant que le gouvernement s'obligeait à soutenir par les armes les établissements de la compagnie, à faire es-

corter ses convois par des escadres de guerre, il promettait des primes tant à l'exportation qu'à l'importation des marchandises qui feraient l'objet de son commerce avec les Indes; et pour inviter les étrangers à y prendre part, la naturalisation leur était assurée comme récompense, dès qu'ils posséderaient un intérêt de vingt mille livres tournois dans la compagnie.

L'île de Madagascar avait été choisie pour être le berceau des établissements naissants de la compagnie des Indes, mais, par suite de mesures mal prises, cet essai n'aboutit qu'à un désastre.

L'île de France. — L'île Bourbon. — Comptoirs sur la côte des Indes.

Cependant, comme si une sorte d'attrait naturel ramenait toute colonie européenne vers les lieux où elle a cherché à s'établir d'abord, deux petites îles voisines de Madagascar sont devenues, plus tard, des possessions utiles pour la France. L'une, qui avait reçu des Hollandais le nom « d'île Maurice », et que nous avions appelée « l'île de France » (1720), parvint, dans le cours du XVIIIe siècle, à une prospérité dont nous dirons tout à l'heure la cause. L'autre est « l'île Bourbon[1] », que les Portugais appelaient « Mascarehnas » : elle nous reste seule maintenant; c'était aussi la première sur laquelle avaient abordé quelques Français, après l'abandon de Madagascar (vers 1670).

Poursuivant sa route vers les Indes, la compagnie créée par Louis XIV commença par établir, sur les côtes de la presqu'île en deçà du Gange, de simples comptoirs dans quelques grandes villes maritimes qui servaient d'entrepôt aux marchandises de l'Europe et de l'Asie. Le port de Surate où les navires du Portugal et de l'Espagne se rencontraient alors avec ceux de la Hollande et de l'Angleterre, fut, depuis 1668, l'un des centres

[1] Elle a repris, sous le régime républicain de 1848, le nom d'*île de la Réunion* que lui avait donné la première « république française »; mais qui pourrait ne pas regretter avec nous que son « nom historique » ne lui ait pas été restitué, comme à tant d'autres lieux, sous le gouvernement de l'Empereur ?

d'opérations de la compagnie française : elle eut aussi des établissements commerciaux, sur le golfe Persique à Bender-Abassi, sur le golfe du Bengale à Masulipatam, sur le détroit de la Sonde à Bantam, sur les mers au delà de ce détroit à Siam (d'où est partie cette célèbre ambassade qui fit, en 1684, l'étonnement de la cour de Versailles) et jusque dans certains marchés de la Cochinchine et du Tonkin. Mais des comptoirs ne sont pas des colonies. Il fallait à la compagnie un port indépendant où elle pût se fortifier, rassembler ses navires, et organiser ses moyens d'action pour se développer ou se défendre. Elle jeta d'abord les yeux sur la baie de Trinquemale dans l'île de Ceylan, où elle espérait s'établir en vertu d'un traité négocié avec le souverain indien de cette île; mais les Hollandais, qui prétendaient rester maîtres absolus de Ceylan, firent avorter ce projet.

Fondation de Pondichéry. — Établissement français à Chandernagor.

Une attaque contre la ville portugaise de Saint-Thomas, sur la côte de Coromandel, avait été d'abord couronnée d'un meilleur succès (1672); mais les Indiens réunis aux Hollandais n'avaient pas permis aux Français de s'y maintenir, et ce fut dans une simple bourgade indienne appelée « Pondichéry », située plus au midi sur la même côte, que la compagnie réussit enfin à fonder une ville française (en 1683). Le gouverneur qui l'avait bâtie fut, dix ans après, obligé de la défendre, et malgré sa courageuse résistance, les Hollandais parvinrent encore à s'en rendre maîtres (1693). Lorsqu'à la paix de Ryswick cette colonie retomba aux mains de la France, elle s'était développée quelque peu : elle continua de prospérer sous la longue et sage administration de François Martin (1697 à 1717), mais sans prendre de ces accroissements rapides qui seuls auraient pu raffermir les affaires chancelantes de la compagnie française.

A l'autre extrémité du golfe du Bengale s'échelonnaient près des bouches du Gange et sur un des bras dérivés de ce grand fleuve (la rivière d'Hoogly), des comptoirs appartenant

aux diverses nations européennes qui s'étaient successivement avancées vers les Indes : Calcutta aux Anglais, Chinchura aux Hollandais, Chandernagor aux Français. Chacun de ces comptoirs était en décadence ou en progrès, suivant que la fortune secondait ou abandonnait, dans ces contrées lointaines, la politique ou les armes de la nation dont il dépendait.

Chandernagor ne fut longtemps qu'une sorte de village. La compagnie française des Indes orientales, par ses malheurs ou par ses fautes, voyait successivement diminuer, dans le Levant, le nombre de ses comptoirs, et dans la métropole l'importance de ses priviléges : elle ne retrouvait, au milieu des calamités publiques, une célébrité malheureuse que par sa fusion passagère avec un système qui marqua, pour la France, le commencement de l'agiotage, cette plaie du commerce, des finances et de l'industrie.

Joseph Dupleix. François Mahé de la Bourdonnais.

Mais, en 1746, Joseph Dupleix fut nommé directeur du comptoir de Chandernagor. A la même époque, Mahé de la Bourdonnais était gouverneur des îles de France et de Bourbon. Leurs deux noms devaient inaugurer pour l'Inde française une ère de gloire et de prospérité. La durée seule a manqué aux grandes choses que ces noms rappellent, et qui égalent ou surpassent même à quelques égards les célèbres exploits de Fernand Cortès et des Pizarre; car les conquérants du Mexique et du Pérou se présentaient avec tous les avantages de la civilisation pour combattre des nations à demi sauvages et frappées de terreur à l'apparition des Européens. Dupleix sut vaincre par ses armes ou subjuguer par sa politique ces fiers Mogols qui avaient eux-mêmes conquis l'Orient, et devant qui tremblaient avant lui les marchands et souvent même les administrateurs venus d'Europe. Qu'il nous soit permis de relever aussi une autre différence qui est tout à l'honneur de la France. Nous voulons parler de cette réputation de générosité dans la victoire que la Bourdonnais a rapportée intacte dans sa patrie, de cette loyauté scrupuleuse qui l'enchaînait à

sa parole une fois donnée. Si le confident de ses premières pensées, l'associé de ses premières entreprises, devenu malheureusement son rival après le succès, n'a pas eu toujours dans ses plans de conquête la conscience aussi timorée, si son patriotisme s'indignait à la pensée de rendre à un ennemi vaincu les fruits de la victoire, quels nobles exemples de vertus civiles et guerrières Joseph Dupleix n'a-t-il pas donnés? Y eut-il un désintéressement plus patriotique que celui du gouverneur de Pondichéry, payant de ses propres deniers les frais de la guerre, et revenant pauvre et endetté de la conquête des Indes, où il était parti doublement riche de son patrimoine et de son génie?

Prise de Madras par la Bourdonnais.

Avant d'être conduit par les événements sur le vaste théâtre où il déploya tout d'un coup les qualités d'un grand homme de guerre, la Bourdonnais avait, par la sagesse et l'activité de son administration, transformé en colonies florissantes et pleines de ressources deux petites îles dont jusqu'alors on soupçonnait à peine la valeur. Ce fut là, qu'en 1746, il résolut de créer une flotte à la France qui, manquant alors de vaisseaux même en Europe, ne pouvait en envoyer au secours de ses colonies. Il s'agissait de former à la fois des ouvriers pour construire cette flotte, et des matelots pour l'équiper; et, cependant, au bout de quelques mois, neuf bâtiments français, de diverses grandeurs, endommagés une première fois et presque détruits par la tempête, reprenaient la mer pour s'avancer à la rencontre de la flotte que l'Angleterre venait d'envoyer des ports britanniques. Malgré la supériorité de son artillerie et de ses équipages expérimentés, le commodore Peyton était réduit, après quelques heures de combat, à se retirer dans la baie de Trinquemale, tandis que la Bourdonnais allait mettre le siége devant Madras, et en quatre jours (du 16 au 20 septembre 1746) s'emparait, au nom du roi, de cette ville où, depuis un siècle, les Anglais avaient le siége principal de leur commerce sur la côte de Coromandel. Peu s'en fallut que Calcutta ne

subit le même sort, et si la Bourdonnais, subitement arrêté dans sa brillante campagne, a mieux aimé accomplir la promesse faite à un ennemi que de poursuivre le cours de ses succès, son nom n'en sera que plus honoré dans l'histoire.

Vastes desseins conçus par Dupleix pour soumettre l'Inde à la domination française.

Joseph Dupleix avait aussi commencé par développer en une colonie importante l'humble comptoir de Chandernagor. Devenu bientôt gouverneur de Pondichéry, son premier acte d'éclat fut la défense de cette place contre les troupes anglaises, appuyées de la plus puissante flotte qui eût encore paru dans ces mers[1]. En 1747, après trente-un jours de tranchée ouverte, l'amiral Boscawen dut lever le siége et se rembarquer. Au lieu de venger la prise de Madras, les armes anglaises avaient éprouvé dans l'Inde un échec nouveau.

Le second traité d'Aix-la-Chapelle (1748) vint obliger Dupleix à restituer sans rançon la ville que la Bourdonnais avait si heureusement enlevée : mais tournant aussitôt ses vues vers un projet plus vaste encore que ne l'eût été la conquête des établissements britanniques dans les Indes, le gouverneur de Pondichéry entreprit, sans rompre la paix stipulée en Europe, de faire pénétrer la puissance, les armes et la politique de la France, au cœur même de cet empire du Grand-Mogol dont jusque-là on avait seulement abordé les côtes ou détaché quelques possessions éloignées. La division des provinces mogoles en une multitude de suzerainetés dépendantes les unes des autres, comme étaient les fiefs et arrière-fiefs des États européens au moyen âge, faisait naître incessamment des querelles de succession ou de partage : il en résultait que la guerre civile était l'état permanent de ces peuples, et comme l'armée ne recevait en deniers aucune solde, c'était par des concessions de territoire que se payaient les services rendus par ses chefs. On conçoit combien, dans une telle forme de

[1] Elle se composait de 30 vaisseaux dont 13 de haut bord.

gouvernement, l'ambition de ces chefs était excitée à s'emparer pour eux-mêmes de la suzeraineté qu'ils avaient défendue au nom d'un subahdar, d'un nabob, ou d'un rajah qu'on accusait facilement d'ingratitude ou de perfidie après la victoire.

C'est ainsi que des peuplades barbares mais guerrières, refoulées dans leurs montagnes par l'invasion des Mogols, les Mahrattes, les Sykhs, les Afghans, trouvaient moyen de reparaître et de s'agrandir en marchant au secours des princes qui se sentaient faibles vis-à-vis d'un redoutable ennemi.

L'habileté de Dupleix fut de comprendre qu'un chef de troupes européennes disciplinées et aguerries pourrait obtenir facilement l'avantage sur ces indigènes, se faire désirer comme auxiliaire par l'une ou l'autre des parties belligérantes, puis, en portant la victoire dans le camp où il entrerait, devenir lui-même l'arbitre de leurs querelles, et le maître réel de la puissance politique dans telle ou telle province de l'Empire.

Guerre du Karnatic. — Victoire d'Amboor.

L'occasion s'offrit bientôt aux Français d'intervenir entre deux compétiteurs (Nazir Jung et Murzapha Jung) qui se disputaient la suzeraineté du vaste gouvernement (le Décan) duquel dépendait la province (le Karnatic) où Pondichéry occupait alors un point seulement du littoral. En offrant son appui au plus faible (Murzapha Jung), Dupleix en obtint aisément, pour un rajah qu'il protégeait (Chanda Saheb), l'investiture de la province du Karnatic, et avant de vider la querelle avec le suzerain plus puissant (le subahdar Nazir Jung), il eut soin de mettre son protégé (le nabob Chanda Saheb) en possession de ses nouveaux domaines. Tel fut le résultat de la victoire d'Amboor (1748). Le nabob dépossédé du Karnatic (Anwar ad Dien) y trouva la mort, à 107 ans, combattant encore sur son éléphant de guerre pour venger son fils qui venait d'être tué sous ses yeux. Bientôt le subahdar Nazir Jung s'avance à la tête de trois cent mille hommes : il traîne à sa suite treize cents éléphants et huit cents canons. Mais

Dupleix est averti que la discorde règne parmi les chefs de cette immense armée. Pendant que Murzapha Jung effrayé se soumet et est aussitôt jeté dans les fers, le gouverneur de Pondichéry négocie à la fois avec Nazir Jung et avec les nabobs conjurés. L'armée s'éloigne : il reprend l'offensive sur d'autres points, s'empare de Gengée, l'une des plus fortes villes de l'Inde, et quand le subahdar revient l'attaquer avec des forces réduites de plus de moitié mais redoutables encore, la conspiration éclate au milieu même de la mêlée. Nazir Jung succombe : Murzapha Jung, délivré de ses fers, devient par cette victoire suzerain de trente-cinq millions de sujets. Le premier usage qu'il fait de sa puissance est de combler Dupleix d'avantages et d'honneurs. Il le proclame lui-même gouverneur (nabob), au nom du Grand-Mogol, de toutes les provinces au sud du Krichna, et fait abandon à la compagnie des Indes de la ville de Masulipatam, et de divers districts autour de Pondichéry et de Karical, pouvant produire ensemble un revenu de plus d'un million de roupies (950,000 livres tournois).

On voit assez, par ce simple récit, quel caractère de grandeur politique prirent tout à coup, grâce au génie d'un seul homme, les affaires de l'Inde.

Mais après les jours de victoire, il y a les jours de revers, cette épreuve plus sûre encore du vrai courage.

Commencements de lord Clive. — Importance des avantages obtenus par Dupleix et par de Bussy.

Les Anglais avaient hésité longtemps à s'engager, comme Dupleix, dans les guerres intérieures des souverains de l'Inde, soit qu'ils attendissent le succès pour comprendre la hauteur de ses vues, soit qu'ils manquassent alors d'hommes capables de conduire d'aussi délicates entreprises.

Cependant, un jeune écrivain de la présidence de Madras, qui fut lord Clive, avait obtenu de servir comme enseigne, et s'était fait remarquer par sa rare intrépidité et son calme plein d'énergie. Ce fut lui qui, au moment où les Anglais, commandés par Lawrence et Saunders, se décidèrent à prendre

l'offensive, ramena la fortune de leur côté. S'emparant d'Arcot par un coup de main hardi, puis se renfermant dans cette ville, il s'y maintient cinquante jours et repousse avec une poignée d'hommes toutes les forces réunies par Chanda Saheb. Il entre bientôt après en campagne contre les Français, et leur enlève une partie de leurs conquêtes. Chanda Saheb, trahi par un rajah qui lui avait promis de protéger sa fuite, est mis à mort. Mais Dupleix ne se laisse ni abattre ni décourager par le malheur. Pendant qu'il est le plus vivement attaqué dans le Karnatic, de Bussy, son digne lieutenant, remporte, dans le Décan, de nouvelles victoires, et obtient pour la compagnie des Indes des cessions de territoire plus importantes que jamais.

Cette compagnie était devenue, en moins de cinq ans, propriétaire des côtes de Coromandel et d'Orissa, sur une étendue de six cents milles, depuis Médapilly jusqu'à la célèbre pagode de Dgaggernat. Ces provinces, resserrées comme le Pérou entre une chaîne de montagnes et la mer, étaient par cette situation d'une défense facile, et renfermaient plus de territoire qu'aucune nation européenne n'en avait jamais possédé dans l'Inde. Leur revenu pouvait dépasser treize millions de livres tournois, et leurs fabriques produisaient en abondance et à bas prix les mousselines et autres tissus de l'Inde qui formaient la branche la plus considérable des exportations pour l'Europe.

Dupleix lui-même avait, comme nous l'avons dit, reçu du Grand-Mogol l'investiture de ce titre de nabob qui le rendait égal en rang et en puissance aux grands fonctionnaires de l'empire, et semblait ouvrir à son ambition une carrière sans bornes.

Mais il était trop sage pour ne pas voir que le moment était venu de s'assurer, avant d'aller plus loin, la possession de tant d'avantages.

Il avait donc entrepris de négocier avec les Anglais, en admettant que le commerce des deux compagnies serait mis sur le pied d'égalité dans le Karnatic, en conservant aux Français tous les territoires qui leur avaient été cédés pendant les

guerres, et en reconnaissant pour subahdar du Décan Salabut Jung qui, par leur influence et leurs armes, avait pris la place de Murzapha Jung, à la mort de ce dernier.

Rappel de Dupleix. Traité de 1757. Abandon des avantages acquis à la compagnie française.

Le traité n'avait pu se conclure encore, et la guerre continuait avec des chances favorables aux troupes françaises, lorsque de la France elle-même partit le coup fatal qui changea bientôt en décadence et en ruine ses progrès et ses triomphes dans la péninsule en deçà du Gange.

Si Christophe Colomb et Fernand Cortès sont revenus mourir, comme Joseph Dupleix, pauvres et délaissés, dans leur patrie, ils ont du moins emporté dans la tombe cette pensée consolante que l'Espagne jouissait après eux du fruit de leurs découvertes ou de leurs conquêtes. Dupleix, au contraire, a vu la France détruire de ses propres mains l'œuvre glorieuse à laquelle il avait consacré ses rares talents, sa fortune et sa vie [1].

Le ministère français avait été aussi aveugle que la compagnie était étroite dans ses calculs mercantiles, traitant ces entreprises qui pouvaient aboutir à la conquête de l'Inde, comme une affaire ordinaire de compte commercial ou de budget, sans s'élever à d'autres vues que celle d'arrêter au plus vite une dépense qui manquait d'autorisation régulière.

Godeheu, nommé pour remplacer Dupleix dans le gouvernement de Pondichéry [2], arriva dans l'Inde sans être attendu; il était chargé de pleins pouvoirs pour négocier avec Saunders un traité de paix dont les bases étaient déjà convenues entre les gouvernements de France et d'Angleterre.

Par ce traité (au commencement de 1757), les Français,

[1] « J'ai sacrifié, disait-il dans ses Mémoires, mes jours, ma fortune et ma vie à combler de richesses ma nation en Asie. De malheureux amis, de trop faibles parents ont consumé tous leurs biens à faire réussir mes projets; ils sont maintenant dans la misère. »

[2] A celui qui avait joué le rôle d'un grand roi, dit Voltaire, on donna un successeur qui n'agit qu'en bon marchand.

abandonnant tous leurs avantages et répudiant la politique qui les leur avait procurés, s'engageaient à ne plus intervenir dans les affaires intérieures de l'Inde, à renoncer à toute charge, à tout honneur conféré par les princes du pays, à restituer au Grand-Mogol toutes les provinces du Karnatic qui ne leur appartenaient pas avant la guerre, c'est-à-dire, à n'y conserver que Pondichéry et Karical, de même que les Anglais y conservaient seulement Madras, le fort Saint-David et Davi-Cotah. Enfin les possessions des deux compagnies devaient être mises sur le pied d'une parfaite égalité : le district de Masulipatam et l'île de Davi devaient être partagés par moitié, et chaque nation ne devait plus avoir que quatre ou cinq comptoirs, sans aucun revenu territorial, dans les provinces de Rajahmundry et de Chicacole.

Succès des armes anglaises après le départ de Dupleix.

Pendant que Dupleix, rappelé en Europe, y réclamait justice et ne pouvait l'obtenir, la présidence de Madras envoyait Clive dans le Bengale (octobre 1756).

A son arrivée, la colonie anglaise sur les bords du Gange était comme anéantie. Calcutta, le fort William étaient tombés aux mains du nabob Suraja Dowla (Chirajac al Dowla). Après quelques heures d'attaque, le drapeau britannique flotta de nouveau sur le fort William, et tandis que le conseil de Chandernagor, fidèle au système de neutralité proclamé par la France, refuse au nabob son concours, Clive attaque avec dix-huit cents Européens l'armée de Suraja, l'oblige à reconnaître en les augmentant les possessions anglaises sur le Gange, tourne aussitôt ses armes contre les Français, s'empare de Chandernagor, et mécontent du nabob, que l'influence de la France quoique vaincue dominait encore, il négocie avec le commandant en chef de l'armée mogole un traité secret en vertu duquel Meer Jaffier obtient, pour prix de sa trahison, la suzeraineté du Bengale. La victoire de Plassey (23 juin 1757) couvre du prestige de la gloire cette œuvre ténébreuse dont elle révèle l'existence et procure le succès. La face des affaires

dans le Bengale était changée : la politique inventée par Dupleix avait été consacrée par un nouveau triomphe, mais cette fois au profit de l'Angleterre dont l'empire dans l'Inde venait d'être fondé.

Le comte de Lally. Ses défaites; sa condamnation. — L'Inde perdue pour la France.

Cependant, les hostilités s'étant rallumées en Europe entre la France et l'Angleterre, le gouvernement français résolut de recommencer aussi la guerre dans l'Inde; mais, pour avoir encore raison contre Dupleix, on voulut la faire autrement que lui. Lally, qui avait donné à Fontenoy, et en Écosse sous les drapeaux du prétendant, des preuves de son bouillant courage, fut envoyé à Pondichéry, avec une flotte commandée par le comte d'Aché, et quelques-uns des meilleurs régiments de l'armée française. On crut que ces forces lui suffiraient pour « abattre », comme il disait lui-même, « la puissance « anglaise dans l'Inde », mais en s'abstenant toujours d'intervenir dans les affaires intérieures des indigènes. Ce fut la cause principale de nos malheurs.

Dans ce pays, où le succès dépend de mille chances imprévues, où les armes ne font le plus souvent qu'achever au grand jour ce que la souplesse d'une politique adroite a préparé dans le secret, Lally apportait un plan de campagne tout dressé dans les salons de Versailles, où l'on ne se doutait pas que les Anglais ne pouvaient être expulsés de l'Inde qu'avec le concours de l'Inde elle-même. Lally ne tarda pas à s'en apercevoir, quand, après la prise du fort Saint-David, il se vit obligé d'ajourner le siége de Madras pour se procurer, par une expédition contre Tanjore, l'argent et les vivres dont il manquait. Mais son caractère impérieux, violent, emporté, s'était aliéné ces peuples, avant qu'il eût eu le temps de les connaître. Sa roideur s'était heurtée contre l'immobilité des mœurs indiennes; ses manières hautaines avaient blessé les marchands de la compagnie; il avait rappelé Bussy, qui, malgré son isolement, maintenait encore dans l'intérieur du Décan la dignité

et l'influence du nom français; et lorsqu'après une lutte opiniâtre contre tous les obstacles, il se croit au moment d'escalader les murs de Madras, la flotte anglaise apparaît, et l'abandon du siége commence, pour les Français, une série de désastres. Ils se voient enlever, avec l'alliance de Salabut-Jung, toutes leurs possessions de Masulipatam et de Karical. D'Aché, retenu avec sa flotte par la crainte d'une attaque contre l'île de France, les abandonne. Refoulé sous les murs de Pondichéry, Lally est réduit à attendre son salut des Mahrattes et des Mysoréens. Bientôt le blocus se resserre, et malgré l'énergie d'une résistance à laquelle l'ennemi lui-même a rendu justice, Pondichéry succombe (14 janvier 1761); et cette guerre de quinze ans, commencée en 1746, sous de si brillants auspices, par la Bourdonnais et Dupleix, se termine par la ruine de toutes nos colonies dans l'Inde, et l'anéantissement de notre influence dans cette riche contrée.

La tête du malheureux Lally n'a pas comblé cet abîme.

Ses fautes, que l'arrêt du Parlement (6 mai 1766) a transformées en crime d'État, n'étaient pas seulement les siennes, mais aussi celles d'un système de guerre auquel le ministère s'était arrêté comme lui; et si l'on pouvait prêter à ces temps de basses influences quelque grande et noble pensée, je dirais qu'au fond de cette politique dont les résultats ont été si déplorables, il y avait cependant un principe généreux : c'était de laisser les peuples étrangers, fussent-ils hindous ou barbares, maîtres de leur gouvernement, et à l'abri de cette intervention ambitieuse qui n'est après tout qu'un moyen déguisé de conquête.

Depuis que le temps a dissipé l'atmosphère de haines qui semblait alors obscurcir la vérité, l'histoire, sans cesser d'imputer au général de Lally la perte de l'Inde française, a relevé sa mémoire de gentilhomme du crime odieux de trahison.

CHAPITRE III

ÉTABLISSEMENTS COLONIAUX FORMÉS AUX INDES OCCIDENTALES (AMÉRIQUE) PAR D'AUTRES PEUPLES EUROPÉENS APRÈS L'ARRIVÉE DES ESPAGNOLS.

SECTION Ire.

Faits généraux communs à ces divers établissements coloniaux.

L'intérêt qu'offre l'histoire des Européens dans la presqu'île en deçà du Gange nous a fait présenter, tout d'une suite, le récit abrégé des luttes dans lesquelles les nations les plus puissantes par leurs marines se sont disputé longtemps, non-seulement le commerce, mais l'empire de l'Inde.

Avant de revenir aux affaires générales de l'Europe, c'est maintenant vers l'Amérique que nous allons reporter nos regards.

Nous y avons laissé l'Espagne achevant seule la conquête du Mexique et du Pérou, établissant sur ces deux bases, dans l'une et dans l'autre Amérique, son vaste empire, et choisissant à loisir, dans ce nouvel hémisphère, les possessions continentales et les îles qui lui offraient le climat le plus sain, le sol le plus riche, les mines les plus abondantes en métaux précieux.

Cette part qu'elle s'était faite à elle-même, elle l'a, chose inouïe! conservée presque entière pendant trois siècles. C'est à peine si la guerre et les traités en avaient détaché quelques îles, remplacées par d'autres acquisitions importantes, lorsque l'Espagne a eu, de nos jours, à défendre ses souverainetés d'Amérique, non contre l'étranger, mais contre ses propres sujets.

Et cependant, les autres grands États maritimes que nous avons vus tout à l'heure se disputer la conquête de l'Inde, s'étaient mis, quoique plus tardivement, en mesure de faire valoir leurs droits dans ce partage d'un monde nouveau.

Mais, à raison de l'immensité des continents américains

dont la population était si faible comparativement à leur étendue, l'occupation des Indes occidentales ne nous offrira pas ce caractère d'unité, qui, dans l'histoire des Indes orientales, rattache l'une à l'autre les expéditions maritimes des Européens.

Elle semble avoir plutôt quelque analogie avec cette époque des temps antiques où les colonies des Phéniciens et des Grecs, se répandant sur les rivages de la Méditerranée, y fondaient des établissements durables dans les contrées les plus célèbres de l'Europe, de l'Afrique ou de l'Asie.

Nous remarquerons, en effet, entre ces deux migrations maritimes du genre humain, des rapprochements qu'il est facile de saisir.

Parallèle entre les migrations des Phéniciens et des Grecs sur les bords de la Méditerranée et celles des Européens dans le nouveau monde.

De tout temps, pour rompre le lien sacré qui attache le citoyen à la patrie, il a fallu de ces motifs puissants qui dominent les affections naturelles du cœur humain, et entraînent la volonté à des déterminations extrêmes.

Telle est la crainte des supplices, ou le besoin d'échapper à l'oppression; tel est le cri de la misère ou de la faim, quand des populations trop nombreuses se pressent sur un étroit territoire, ou l'espoir prochain de s'enrichir, quand l'esprit du commerce s'est développé chez un peuple avec les désirs nouveaux qu'inspirent le luxe et l'opulence. Ces causes d'émigration, si communes dans l'antiquité, se retrouvent aussi dans les origines de la plupart des États du nouveau monde, mais avec les modifications qu'a introduites parmi nous la différence des religions et des mœurs.

Ainsi, depuis que la prédication de l'Évangile a fait naître la « foi religieuse », ce sentiment inconnu des nations païennes, et qui, s'emparant de nos âmes, devient pour elles une source de jouissances ineffables et de force irrésistible, le besoin d'exercer en liberté son culte, et d'échapper aux entraves que la loi civile peut y apporter, a contribué, aussi bien que l'es-



prit du commerce et la soif de l'or, à peupler les déserts du nouveau monde. Les catholiques du Maryland, comme les quakers de la Pensylvanie et les puritains du Massachussets, disent assez quelle était, au XVII[e] siècle, la puissance de ce ressort qui, malgré leur apparente indifférence, remue encore aujourd'hui nos sociétés modernes. C'est le besoin de la liberté religieuse, autant que la communauté d'origine, qui a rapproché toutes les émigrations diverses du nord de l'Amérique, et a fini par en faire un seul corps et le fondement d'un immense État. L'intolérance oppressive des lois anglaises à l'égard des dissidents a produit, en Amérique, les États-Unis, comme les guerres de la réforme avaient produit, en Europe, la Hollande, comme la révocation de l'édit de Nantes a rendu à ce dernier État sa force qui s'épuisait.

Cependant le souvenir de la patrie absente suit partout l'émigré sur la terre étrangère. Aussi, pour charmer son exil sous d'autres cieux, donnera-t-il à ces climats lointains des noms qu'il regrette et qu'il aime. Il retrouvera, dans l'Italie, une « Grèce nouvelle »; aux bords du Saint-Laurent, une « nouvelle France »; au fond de la baie d'Honduras, une « nouvelle Espagne »; aux pieds des monts Alleghany, une « nouvelle Angleterre. » Il joindra quelquefois au nom de la patrie celui de ses rois; il y aura, dans le nouveau monde, la Louisiane, à côté de la Géorgie; les deux Carolines toucheront la Virginie.

Différences entre les colonies grecques et les colonies modernes pour ce qui concerne les rapports avec la métropole. Système colonial fondé par les Européens en Amérique.

Avec ces noms qui le consolent, il lui faudra, s'il sort d'un peuple libre, des institutions qui reproduisent celles dont il jouissait dans sa patrie. Les émigrants de la Grèce avaient porté dans leurs colonies, avec l'activité du commerce, l'amour des formes républicaines, et l'on ne peut guère douter qu'au moyen âge, les républiques commerçantes de l'Italie n'aient été comme un réveil de cet esprit qui sommeillait

sous la domination romaine. De même aussi, sur quelque plage écartée du nouveau monde que nous trouvions des colons anglais réunis pour le commerce ou la culture, ils retraceront, avec les plus faibles éléments, une image du gouvernement parlementaire; ils auront un pouvoir exécutif pour appliquer la loi, deux assemblées délibérantes, dont l'une émanée du peuple, pour la faire.

Mais les colonies de la Grèce furent, dès leur naissance, affranchies de toute dépendance commerciale et politique vis-à-vis de leur métropole: nous avons déjà signalé la différence essentielle qu'offrent, à cet égard, les colonies dont nous étudions en ce moment le caractère.

A quelque peuple qu'elles appartiennent, qu'elles aient été fondées par des particuliers ou par l'État, qu'elles soient le produit d'une émigration religieuse ou d'une spéculation commerciale, qu'elles s'étendent sur un immense territoire ou qu'elles soient renfermées dans une étroite enceinte, plantées même sur un îlot ou sur un rocher, la métropole les revendique comme sa propriété, les gouverne par ses délégués comme une dépendance de son domaine; elles n'auront de lois que celles qu'elle leur donnera par elle-même ou qu'elle sanctionnera de son autorité: mais cette dépendance politique ne sera rien encore auprès de la dépendance commerciale et financière de nos colonies modernes, à l'époque dont nous étudions l'histoire.

Elles ne produiront que pour la métropole, ne commerceront qu'avec elle, ne vivront, pour ainsi dire, que de sa vie. Privées de toute communication légale avec les colonies les plus voisines, elles attendront souvent de l'Europe leur propre subsistance pendant qu'elles lui enverront de quoi satisfaire son luxe. Et comme un régime aussi contraire aux habitudes naturelles de la liberté d'échange donnera lieu nécessairement à bien des fraudes, comme l'intérêt privé s'efforcera partout d'échapper à ces entraves, on verra d'autres colonies fonder sur le commerce interlope l'espoir de leur richesse, et les gouvernements européens, dont elles dépendent, recueillir

à leur tour les bénéfices de ces communications irrégulières, en faisant rentrer sous l'empire du monopole jusqu'à la fraude elle-même.

Comme compensation à ces assujettissements et à ces gênes, les colonies modernes auront aussi dans la métropole leurs priviléges. La faveur assurée à leurs produits ira jusqu'à l'exclusion des denrées similaires offertes par l'étranger, jusqu'à l'interdiction des cultures qui, sur le sol européen, pourraient faire concurrence à celles des colonies.

Ce sera l'un des phénomènes les plus étranges de la civilisation moderne, que de voir se développer et fleurir, à l'autre extrémité de l'univers, ces branches détachées d'une souche européenne, dont la séve leur est artificiellement transmise à travers l'immensité de l'Océan.

On comprend assez qu'une marine nombreuse et puissante soit l'unique moyen de réaliser ce prodige, et l'on s'explique pourquoi, jusqu'au XVIIe siècle, la France et l'Angleterre n'ont fait pour ainsi dire que des essais de colonisation dans les parages du nouveau monde. Leurs marines n'avaient pas encore cette force, cette consistance nécessaire, non-seulement pour fonder des colonies transatlantiques, mais pour les retenir dans les liens de l'obéissance et pour les défendre contre toutes les attaques du dehors. Les vaisseaux de guerre de la métropole ne sont-ils pas en effet les véritables remparts des colonies, comme ses navires marchands sont leurs greniers!

Influence des guerres européennes sur les colonies américaines.

Par suite de ce lien intime, de cette communauté solidaire de forces et de substance, l'on verra d'ordinaire les possessions coloniales de tel ou tel peuple s'agrandir ou décroître suivant que la puissance navale de ce peuple sera elle-même en décroissance ou en progrès; il n'y aura pas de guerre maritime en Europe qui n'ait son retentissement en Amérique; on ne signera pas un traité de paix dans l'ancien monde qui ne change dans le nouveau les frontières respectives des États.

Autres sortes de guerres particulières aux colonies.

Mais outre les grandes guerres internationales auxquelles leur condition est d'être constamment mêlées, les colonies américaines seront exposées à plusieurs autres sortes de luttes extérieures ou intestines.

Il y aura les guerres de conquête à soutenir contre les peuples indigènes.

Il y aura les guerres de délimitation avec les colonies voisines.

Il y aura les incursions des forbans qui prendront quelquefois les proportions d'une guerre maritime.

Il y aura de ces guerres que les Romains appelaient « serviles », et dont il faut bien reproduire ici le nom, puisqu'un déplorable enchaînement de circonstances avait ramené les peuples chrétiens à la pratique de l'esclavage.

Il y aura enfin les guerres d'indépendance qui ouvriront pour les colonies une ère nouvelle, lorsque ces filles de la civilisation européenne se sentiront de force et d'âge à pouvoir se passer de la tutelle par trop rigoureuse de leur mère.

Guerres avec les peuples indigènes.

Les « sauvages » de l'Amérique auxquels eurent affaire les colons du Portugal, de la France ou de l'Angleterre, ne pouvaient être comparés sans doute, pour leur force d'attaque ou de défense, à ces troupes mexicaines qui disputèrent si longtemps à Fernand Cortès la conquête de leur capitale, ou à ces armées mogoles que les Dupleix et les Clives rencontrèrent sur les champs de bataille d'Amboor ou de Plassey. Ce n'étaient pas cependant des ennemis méprisables que les tribus guerrières qui erraient sur les bords du fleuve des Amazones, de l'Orénoque ou du Saint-Laurent. Elles avaient reçu de la nature l'audace et l'opiniâtreté du courage, et quelques-unes d'entre elles avaient fini par apprendre des Européens les ruses de la guerre, et jusqu'aux combinaisons de la politique.

Les Iroquois nous en offrent un remarquable exemple. Placés au nord de l'Amérique entre les possessions de la France et celles de l'Angleterre, ces sauvages avaient compris que tant que ces deux colonies rivales seraient en présence, chacune d'elles les rechercherait comme alliés, tandis que si l'une des deux régnait seule dans le voisinage de leurs grands lacs, elle ne verrait plus en eux qu'une race ennemie à combattre et à détruire. Les Caraïbes de la Guyane et des Antilles, n'ayant pas entre eux ces liens qui faisaient la puissance de la Confédération iroquoise, ne purent, malgré leur ardeur belliqueuse, opposer une aussi énergique résistance aux Européens. Mais plus ces tribus sauvages étaient refoulées dans leurs forêts ou dans leurs montagnes, plus elles semblaient y retremper leur vigueur. De là ces luttes, souvent assoupies et toujours renaissantes, qui se perpétuent entre deux races trop inégales en forces, trop différentes de mœurs et d'origine, pour pouvoir s'assimiler l'une à l'autre et se confondre, et qui trouvent cependant, dans cette communauté de nature par laquelle se ressemblent tous les hommes, assez de liens pour être quelquefois disposées à se rapprocher et à s'unir. Mais au moment où le pacte semble prêt à se conclure, la défiance renaît, la haine éclate : l'on court aux armes, ou l'on trame d'obscurs complots, et quel qu'ait été l'agresseur, la tribu sauvage finit toujours par reculer d'un pas, jusqu'à ce qu'elle s'éloigne et disparaisse. Telle fut, de tout temps, l'histoire des établissements coloniaux sur les terres déjà peuplées d'autres habitants; et quelle colonie d'Européens choisit, pour s'y établir, un désert? Les colonies de la Phénicie et de la Grèce ne furent pas, sans doute, plus que les nôtres, exemptes de ces luttes inégales et sanglantes ; mais, le temps en ayant effacé le souvenir, on ne voit plus, dans les migrations des Grecs, que la civilisation qui en est sortie, tandis que les annales encore si récentes de l'établissement des Européens dans les deux Indes mettent trop douloureusement en évidence les abus de la force, presque inséparables de la guerre.

Ici cependant une réflexion plus consolante se présente.

Missions chrétiennes.

Les peuples païens n'avaient qu'un moyen de conquête, les armes; qu'un moyen de civilisation, le commerce. Les peuples chrétiens en ont deux. A côté du soldat et du commerçant, et quelquefois en avant de l'un et de l'autre, marche le prêtre, le missionnaire. Les conquêtes pacifiques du missionnaire sont là pour nous faire oublier un instant l'affligeant tableau que présentent les conquêtes du soldat. Depuis les croisades jusqu'aux plus récentes expéditions des armées chrétiennes sur les plages de l'Afrique ou de la Syrie, de la Chine ou du Japon, nous retrouvons partout cette influence de la religion qui ne peut faire disparaître les maux de la guerre, mais qui en tempère la rigueur ou en modifie les résultats; qui calme la férocité du sauvage, comme elle retient l'Européen prêt à s'abandonner aux emportements de la vengeance. Plus d'une fois, nous verrons le missionnaire s'avancer tout seul dans les déserts du nouveau monde, pour y chercher des catéchumènes à instruire, avec la même ardeur que le commerçant cherche des trésors. Si on le laisse en paix achever son œuvre sans la troubler par la persécution ou par les armes, on viendra d'Europe, dans ces coins reculés du nouveau monde, admirer des institutions naïves comme l'esprit d'un enfant, des cités administrées comme de grandes familles, et des sociétés où les crimes seront inconnus, parce que la religion aura fait taire les passions qui les produisent.

Guerres avec les colonies voisines.

Après les guerres de conquête, les colonies d'Amérique eurent presque toutes à soutenir des guerres de délimitation ou de partage. Les continents du nouveau monde n'étaient-ils donc pas assez vastes pour que cinq ou six peuples de l'Europe pussent y trouver place, et fonder, en paix, dans leurs solitudes, des établissements proportionnés au nombre et aux ressources des émigrants? On aurait pu l'espérer pendant quelque temps, et chacune des principales contrées de l'Amé-

rique forma d'abord, nous l'avons dit, comme un épisode à part dans l'histoire des colonies. Le hasard, car ici le droit du premier occupant n'a guère d'autre origine, avait distribué les empires, les provinces ou les îles par ordre de découverte ou d'arrivée. Mais l'ambition de l'homme trouve-t-elle jamais assez d'espace pour s'étendre ou de richesses pour se satisfaire? La bulle d'Alexandre VI, qui avait servi à régler les premiers différends entre les Espagnols et les Portugais, ne pouvait arrêter ni la Hollande protestante, ni l'Angleterre depuis qu'elle s'était séparée de la communion de Rome. Ce fut aux armes qu'on en appela, lorsque deux nations européennes se rencontrèrent dans ces expéditions commerciales ou militaires où l'on marchait à l'aventure pour reconnaître et conquérir des contrées dont la configuration, le sol et les frontières naturelles étaient encore inconnus. Mais il y a, dans le nouveau monde, comme dans l'ancien, de ces points favorisés du ciel, qui, soit par l'avantage de leur site, soit par la richesse de leurs productions, sont pour tous les peuples un objet d'envie. C'est surtout à l'égard des îles et notamment des Antilles, ces véritables joyaux de l'Amérique, que se sont renouvelées de siècle en siècle les querelles de possession et de limites. Combien de fois la plupart de ces îles n'ont-elles pas été occupées ou conquises, vendues ou rachetées tour à tour par l'Espagne, la France ou l'Angleterre! Plusieurs étaient restées pendant longtemps dans un état d'indivision ou de partage. Il y avait à Saint-Domingue la partie espagnole et la partie française. Saint-Christophe était divisé entre la France et l'Angleterre. Saint-Martin l'est encore entre la Hollande et la France. Nous reconnaîtrons au même signe, parmi les possessions continentales, celles qui auront le plus de valeur et d'avenir. Tandis que les immenses contrées situées entre la chaîne des Andes et la Plata, entre cette rivière et celle des Amazones, sont, à l'époque où nous sommes, plutôt parcourues qu'occupées par les Portugais à qui la Hollande essaie pendant un temps d'arracher leur conquête; tandis que les lieux voisins de l'embouchure des grands fleuves sont

presque les seuls dont on se dispute vivement la possession dans le continent méridional de l'Amérique, nous voyons au contraire les rivages de l'Amérique du Nord se couvrir de colonies fondées par la France ou par l'Angleterre, qui s'échelonnent et s'entremêlent depuis le Mississipi jusqu'au Saint-Laurent. La Louisiane, les deux Canadas, le cap Breton, Terre-Neuve, l'Acadie, deviennent le théâtre de guerres sanglantes, de glorieux exploits. C'est de ce côté que les grands États maritimes de l'Europe vident leurs querelles, car c'est là que se trouvent réunis les intérêts principaux de la pêche, du commerce et de la culture. La mer y produit la baleine et la morue; les fleuves, le castor; les forêts, la marthe et l'hermine; les champs cultivés, le coton, le tabac, l'indigo; les îles, le sucre, le cacao, le café.

Nous venons d'indiquer les caractères généraux que présentent dans le nouveau monde ces guerres que le droit des gens qualifie de «justes guerres», comme se faisant entre deux peuples qui n'ont pas toujours mais qui peuvent avoir des causes légitimes pour se traiter réciproquement en «ennemi». Nous arrivons maintenant à d'autres sortes d'hostilités qui, ne remplissant pas cette condition, sont plutôt des déprédations ou des révoltes que de véritables guerres. Nous voulons parler des guerres de forbans et des guerres d'esclaves.

Guerres avec les flibustiers ou pirates.

Il y a quelque intérêt à remarquer comment l'exercice du droit de course a amené dans l'Amérique une des pirateries les plus redoutables dont on ait conservé la mémoire.

Les lettres de marque avaient été pour la Hollande le plus efficace et presque le seul moyen de soutenir d'abord sa lutte maritime contre l'Espagne. Son exemple fut suivi par l'Angleterre et par la France : le monopole colonial, qui concentrait sur quelques galions tous les riches produits tirés par l'Espagne de ses possessions d'Amérique, indiquait assez à ses ennemis sur quels points on était sûr de rencontrer, pour le saisir, ce trésor. Les corsaires d'Europe allaient donc attendre

les flottes espagnoles jusque dans l'Archipel américain où ils trouvaient des passages favorables pour une surprise et en même temps des refuges pour s'y retirer avec leurs captures. La course n'était pas d'ailleurs l'unique but de ces armements de volontaires qui jetaient sur les côtes de l'Amérique espagnole des marchandises étrangères, et en exportaient des productions coloniales à titre d'échange. Quelques petites îles de l'Amérique (notamment celle de la Tortue près la partie française de Saint-Domingue) devinrent ainsi le centre d'une association d'aventuriers qui, après avoir fait la course et la contrebande pour le compte des souverains pendant la guerre, prirent l'habitude de la continuer pour leur propre compte pendant la paix.

Tels furent ces flibustiers qui, à la fin du XVII[e] siècle, répandirent dans les parages du nouveau monde une terreur égale à celle que les pirates de la Cilicie avaient causée dans le monde romain du temps de Pompée. Après s'être essayés contre des navires isolés, puis contre des escadres armées en guerre, les forbans d'Amérique s'enhardirent à attaquer des châteaux forts, à porter la dévastation et le pillage dans les places les plus importantes des possessions espagnoles, telles que Porto Bello, la Vera Cruz, Panama, à exécuter enfin de véritables campagnes de guerre terrestre et maritime, avec des flottes et des troupes d'Européens bien plus considérables que toutes celles qui furent employées à la conquête du Mexique ou du Pérou.

A côté de ces entreprises audacieuses où d'obscurs aventuriers accomplissaient des actes de courage dignes de figurer dans la vie d'un héros, nous trouvons, chez les flibustiers des Antilles, une sorte de droit public non moins étrange que leurs guerres, car certaines règles de justice, quelquefois même un sentiment délicat d'équité, présidaient au partage de captures faites en violation des lois divines et humaines. On aurait peut-être entrepris vainement de dissoudre par la force des armes cette association qui se rendit coupable de crimes odieux, mais qui déploya dans le nouveau

monde plus de vigueur que les marines régulières de l'Europe. Le gouverneur français de Saint-Domingue, Ducasse, sut faire appel à ce penchant qui tend à ramener vers les idées d'ordre et de soumission aux lois, des hommes emportés par la fougue des passions, mais accessibles aux sentiments généreux qui accompagnent presque toujours l'intrépidité guerrière. Comme les pirates échappés aux armes de Pompée, les flibustiers de l'Amérique devinrent à leur tour cultivateurs ou colons, dans ces îles qui avaient servi de repaires à leurs brigandages. On confia même à quelques-uns d'eux des emplois publics, comme on aurait pu le faire à des vétérans de l'armée navale : et ne faut-il pas avouer, en effet, que tant que la course fut admise au nombre des moyens légitimes de guerre, la différence entre un pirate et un corsaire, tout immense qu'elle fût en droit, se réduisait souvent en fait à d'indéfinissables nuances !

Guerres avec les esclaves révoltés.

En reparaissant pour un temps dans le monde, l'esclavage devait y ramener avec lui son hideux cortége d'abus de la force qui engendrent des haines et de haines qui engendrent des complots et des vengeances. Il y a dans tout état contre nature un germe de guerre, prêt à éclore pour peu que les liens sociaux se relâchent. Avec leurs bras nerveux qui furent pour nos colons un instrument si profitable de richesse, les nègres de la Guinée avaient apporté en Amérique des instincts belliqueux et féroces que l'esclavage eut pour effet de comprimer, mais non de détruire. Là où s'étaient conservées les races indigènes, comme dans les possessions espagnoles du continent, les Indiens, quoique leur servitude fût moins complète que celle des nègres, étaient pourtant réduits à une condition sociale bien inférieure : car ces derniers, les surpassant en force et en intelligence, étaient employés de préférence aux services domestiques par lesquels ils captaient la faveur des maîtres. La politique espagnole avait eu soin de rendre profonde cette ligne de séparation entre les deux races

qui faisait trouver aux colons dans leurs esclaves noirs plutôt un appui qu'un danger. Mais dans les colonies à sucre des Antilles, où la race indienne avait disparu, les nègres étaient à la fois plus méprisés et soumis à de plus rudes travaux ; sur eux pesait tout le poids de la culture. Leur nombre s'était d'ailleurs démesurément accru dans certaines îles, dont la prospérité se développait à proportion que les noirs de traite affluaient dans leurs ports.

La population esclave s'éleva dans la Jamaïque jusqu'au chiffre de cent quatre-vingt-dix mille ; elle atteignit trois cent mille dans la partie française de Saint-Domingue, tandis que la population libre ne dépassait pas, pour la première de ces colonies, vingt et un mille deux cents, et pour la seconde trente-huit mille sept cents. Ce fut aussi dans ces îles, et dans les colonies dont le régime s'en rapprochait davantage, que l'on vit éclater le plus souvent ces sanglantes révoltes auxquelles on répugne à donner le nom de « guerres », quoiqu'elles aient été quelquefois terminées par des traités de paix ; mais la torche et le poignard, ces instruments d'une vengeance perfide et longtemps concentrée, remplaçaient dans la main des esclaves les armes légitimes de la guerre. Trop souvent aussi des actes barbares de représailles, et des mesures préventives, presque aussi cruelles, de la part des maîtres, complètent cette douloureuse histoire. L'expérience a prouvé que là encore les voies de conciliation et de douceur étaient plus efficaces que l'emploi des moyens de rigueur et de violence, soit pour prévenir le mal, soit pour le réparer. Je détourne les yeux avec horreur de ces montagnes où des restes d'hommes sont traqués par des soldats comme de vils animaux par des chasseurs ; mais j'aime à les fixer sur ce missionnaire qui ramène à leurs maîtres cent esclaves fugitifs enchaînés de nouveau par l'éloquence persuasive de sa parole. Nous verrons plus tard comment le sentiment religieux, qui seul pouvait alléger le joug de l'esclavage, a fait plus encore, puisqu'il a inspiré aux nations chrétiennes la noble pensée de l'abolir.

Guerres avec la métropole pour l'indépendance. Causes lointaines qui les ont amenées.

Ce n'est pas encore le lieu de parler des circonstances extérieures qui ont fait éclater « les guerres d'indépendance » et qui en ont favorisé le succès. Nous n'avons ici qu'un mot à dire des causes lointaines qui les ont préparées. Parmi ces causes, les unes tiennent à la nature des éléments qui ont concouru à la formation des colonies américaines, les autres à la nature du régime exceptionnel auquel on les avait soumises. Nous avons vu que les premiers colons de l'Amérique, surtout de l'Amérique anglaise, étaient de ces esprits ardents, absolus, que l'amour de l'indépendance religieuse ou politique porte à briser tous les liens, même ceux qui sont naturellement le plus chers au cœur de l'homme : il suffit de nommer ici les quakers, les puritains, ou ceux qui avaient pris eux-mêmes le nom d'*indépendants.* On sait qu'Olivier Cromwell, Arthur Haslerig, John Hampden avaient été au moment de faire partie de cette émigration où étaient si bien représentées leurs opinions, impatientes de tout joug et de toute autorité. Loin de s'affaiblir et de se calmer sur la terre étrangère, ce sentiment n'avait fait que se fortifier et s'exalter dans la pratique d'un culte nouveau qui prétendait allier l'intolérance à la liberté. Aussi avait-on vu bientôt d'autres sectes se former à leur tour, et s'engendrer pour ainsi dire l'une l'autre, chacune d'elles cherchant, dès qu'elle se sentait la force de vivre, un établissement à part qu'elle trouvait d'abord facilement sur les vastes rivages de l'Atlantique; mais cette divergence d'opinions particulières n'empêchait pas que ces colonies diverses ne fussent unies par un besoin commun, celui de s'affranchir de toute dépendance politique qu'elles n'auraient pas librement acceptée. A cette disposition d'esprit, qui se montrait surtout dans les colonies anglaises, il faut joindre les froissements d'amour-propre et d'intérêts

qu'entraînait presque partout dans le nouveau monde le double monopole du gouvernement et des compagnies : l'un qui pesait sur le commerce et la culture, en les obligeant à réserver pour la métropole tous leurs produits; l'autre qui atteignait directement la propriété même, en mettant le sol colonial entre les mains de quelques concessionnaires privilégiés. Les histoires particulières de tous ces petits peuples naissants, épars çà et là sur les continents et sur les îles de l'Amérique, sont-elles autre chose que le récit des résistances et des luttes par lesquelles les colons essayaient sans cesse d'échapper à ces deux pressions exercées sur eux de l'intérieur et du dehors? Quelquefois ils obtenaient des modifications à une « charte » trop dure, quelquefois un adoucissement à des restrictions trop gênantes, ou un allégement à de trop lourdes taxes. Ils respiraient surtout quand un sage gouverneur savait calmer par la prudence de son administration ces causes d'irritation toujours renaissantes. Mais le fond du système ne pouvait être changé, car il tenait à la nature même des rapports créés dès l'origine, par la conquête, entre les États européens et leurs colonies américaines. On s'était habitué en Europe à la pensée que ces rapports pouvaient se maintenir à toujours sur le même pied de domination d'une part, de dépendance absolue de l'autre ; et cependant, à mesure que l'Amérique se peuplait d'Européens, que les mœurs, les institutions et l'esprit de l'Europe y pénétraient et s'y développaient dans la paix comme dans la guerre, les différences primitives de position, de civilisation et de force allaient s'effaçant un peu chaque jour, et avec elles devait finir par disparaître la base sur laquelle le régime colonial était fondé. Nous verrons, dans l'époque suivante, les conséquences de ce grand changement : remarquons seulement ici deux faits considérables, dont l'un a dû retarder pour les colonies espagnoles, et l'autre hâter pour les colonies anglaises, l'explosion des guerres d'indépendance. Tandis que « l'acte de navigation » (1651) aggravait encore, en les réduisant en système, toutes les entraves auxquelles était soumis déjà le commerce maritime des colonies

anglaises [1], la maison de Bourbon, à peine assise sur le trône d'Espagne, avait fait sentir à ses colonies de l'Amérique l'influence de cette politique d'affranchissement qui a été de tout temps celle de la France et de ses rois. La condition des colons espagnols, quoique toujours dépendante et grevée de gênes bien lourdes encore, leur parut dès lors plus supportable, parce qu'ils étaient en voie de progrès vers la liberté.

Après ce coup d'œil général sur le caractère des migrations coloniales dans le nouveau monde, parcourons rapidement, sur la carte de l'Amérique, les divers groupes d'établissements formés par les principales nations maritimes de l'Europe.

SECTION II.

Établissements coloniaux des Portugais et des Hollandais en Amérique.

L'ordre des faits nous ramène d'abord aux établissements des Portugais, auxquels la Hollande a disputé pendant un temps l'empire du Brésil.

Découverte du Brésil par les Portugais. Premiers établissements. Missions du Paraguay.

C'est en faisant voile vers l'Inde que le vaisseau d'Alvarez de Cabral fut porté, comme nous l'avons dit [2], par les vents, sur les côtes encore inconnues du Brésil (1500). Cette erreur de route valut aux Portugais la découverte, et par suite la possession durable d'une des plus vastes contrées du monde.

[1] Par l'ensemble de ces règlements (l'acte de navigation et les lois qui en développèrent les conséquences) le projet d'assurer à l'Angleterre le monopole du commerce avec ses colonies et de fermer tous les autres canaux dans lesquels il eût pu se détourner, se trouve perfectionné et réduit en un corps de système. D'un côté de l'Atlantique, ces règlements ont été vantés comme le chef-d'œuvre de la sagesse humaine, et comme la grande charte du commerce de la nation, à qui elle doit toute son opulence et tout son pouvoir. De l'autre côté des mers, on les a eus en horreur comme un code d'oppression suggéré par l'avidité mercantile plutôt que par les vues d'une sage législation. (Robertson, *Histoire d'Amérique*, t. III, p. 331, 332.)

[2] Voir ci-dessus, page 382, § *ult*.

Mais, occupés qu'ils étaient, au commencement du XVIe siècle, de la conquête de l'Inde et de ses richesses, ils méprisèrent les solitudes de l'Amérique méridionale; la côte de Porto Seguro ne fut d'abord qu'un lieu d'asile pour les hommes flétris par justice ou pour les Juifs. Cependant, vers 1525, on y fit quelques concessions territoriales à des seigneurs portugais, et lorsqu'au milieu du même siècle, la cour de Lisbonne pensa sérieusement à coloniser ce beau pays, au lieu de soldats, elle y envoya des missionnaires. Pendant que Thomas de Souza fondait (en 1549), sur la « baie de Tous les Saints », la ville de Bahia (San Salvador), les jésuites, pénétrant dans l'intérieur des terres, transformaient en peuples civilisés les tribus errantes des Guaranis. Les deux rives du Parana offrirent alors un de ces touchants tableaux dont nous parlions tout à l'heure. Les missionnaires espagnols d'un côté, les missionnaires portugais de l'autre, rivalisèrent de zèle et de charité pour fonder ces républiques chrétiennes, où, suivant l'expression du grand écrivain qui a le mieux compris ce côté moral de l'histoire, les sauvages apprenaient « les avantages « de la vie civile, sans avoir quitté le désert, et les charmes de « la société, sans avoir perdu ceux de la solitude. » Mais au moment où nous voudrions oublier la triste influence des passions humaines, il nous faut rappeler la guerre acharnée qu'attira sur le Brésil la haine dont les Hollandais poursuivaient partout le nom et la domination de l'Espagne, alors maîtresse de toutes les possessions portugaises.

Entreprises des Hollandais sur le Brésil, pendant qu'il était tombé sous la domination espagnole.

Une « compagnie des Indes occidentales » s'était formée dans les Provinces unies (1621), pour tenter, du côté de l'Amérique, des entreprises semblables à celles qui avaient si vite enrichi la compagnie hollandaise des Indes orientales. Une première attaque contre le Brésil n'avait eu qu'un succès passager; la résistance énergique de l'archevêque de San Salvador avait fait échouer cette fois les armes de la compagnie; mais,

en 1630, l'amiral Henry Lonk se présente devant Pernambouc, avec quarante-six vaisseaux de guerre. Il soumet, en cinq campagnes, le littoral de cette province. Maurice de Nassau, chargé par la compagnie (1637) d'achever une si importante conquête, se voyait déjà maître de tous les pays qui s'étendent de San Salvador à l'Amazone, lorsque, heureusement pour l'avenir du Portugal, la maison de Bragance, rétablie sur le trône de Lisbonne (3 décembre 1640), redevient aussitôt l'alliée de la Hollande et obtient le rappel du général qui allait détacher de sa couronne un si beau fleuron.

Les Hollandais sont expulsés du Brésil par Fernandès de Vieira.

La compagnie hollandaise conserva pourtant les provinces brésiliennes que ses délégués administraient encore ; mais l'alliance politique des deux États n'avait pu éteindre la haine nationale entre les deux peuples.

Un marchand portugais, Fernandès de Vieira, lève, à l'insu de son gouvernement, l'étendard de la guerre. En vain Jean IV, redoutant le courroux de la Hollande, veut arrêter les armes déjà victorieuses de ce chef entreprenant, qui avait communiqué à tous les Brésiliens sa patriotique ardeur. La guerre se continue malgré les ordres de la cour, et, après neuf ans d'une lutte persistante, les Hollandais, chassés pied à pied de tous les établissements qu'ils occupaient, se voient réduits à quitter, par capitulation, le sol du Brésil (28 janvier 1654).

La paix de 1661 donna la sanction des traités à ce résultat de la valeur portugaise ; la Hollande reçut huit millions pour prix de la cession de tous ses droits à ces contrées où elle avait espéré, non sans raison, fonder la plus riche et la plus vaste de ses colonies d'outre-mer.

Guerres des Portugais avec les Espagnols à l'embouchure de la Plata.

Après s'être arrachés par de tels efforts des mains d'un si formidable ennemi, les Portugais du Brésil reprirent contre les Espagnols leurs luttes habituelles de limites et de commerce ou plutôt de contrebande ; car c'est chose étrange, et

pourtant vraie, que la navigation des fleuves immenses qui traversent dans tous les sens le continent de l'Amérique septentrionale n'était guère utilisée à cette époque que pour l'introduction frauduleuse des produits étrangers dans les colonies espagnoles situées à l'ouest de ce continent. Ce commerce interlope faisait notamment la richesse de la ville portugaise du Saint-Sacrement, située à l'embouchure de la Plata, et qui avait en face d'elle la ville espagnole de Buénos-Ayres. On comprend assez que, dans de telles circonstances, la possession de cette province ait été entre les deux gouvernements une source continuelle d'hostilités.

Établissements espagnols et portugais sur les rives de l'Amazone.

A l'autre extrémité du Brésil était l'Amazone, ce grand fleuve qui de tous ses noms (le Maragnon, l'Orellane) a conservé le plus merveilleux comme symbole des fables racontées longtemps sur les pays qu'il arrose. Un Espagnol, François Orellana, l'avait le premier parcouru en descendant vers l'Atlantique (en 1539). Ce furent des Portugais qui, sous la conduite de Pedro Texeira, apprirent, un siècle plus tard (en 1638), à le remonter. Pendant que la couronne d'Espagne tenait le Portugal sous ses lois, elle avait songé à se servir de l'Amazone pour faire descendre avec sécurité vers l'Océan Atlantique les productions du Pérou, qui, dans la navigation de la mer du Sud, se trouvaient sans cesse exposées aux attaques des pirates et des corsaires. La révolution de 1640 l'obligea d'abandonner ce dessein : mais l'attention s'était fixée sur ce grand fleuve; des établissements nouveaux furent entrepris sur ses rives, et l'on vit, au XVII[e] siècle, se former, dans la province espagnole de Maynas et dans les possessions portugaises qui l'avoisinent, des missions d'Indiens assez semblables aux « réductions du Paraguay ».

Colonie hollandaise de la *Nouvelle-Belge*, devenue depuis, aux mains de l'Angleterre, la *Nouvelle-York*.

C'était par voie de conquête que les Hollandais avaient tenté

de s'emparer du Brésil; ils possédaient, au contraire, par droit de première occupation, dans l'Amérique du Nord, un territoire (la Nouvelle-Belge) qui, resserré du côté de la mer en une langue étroite, s'élargissait dans l'intérieur en une vaste contrée baignée par la rivière d'Hudson et s'étendant jusqu'au lac Erié. Le célèbre navigateur anglais Hudson, alors au service de la Hollande, avait fait cette découverte (1609) au nom de la république qui en avait cédé la propriété à la compagnie hollandaise des Indes occidentales : on y avait construit, dans l'intérieur des terres, le fort d'Orange (depuis Albany) et, à l'embouchure de la rivière d'Hudson, la ville appelée par les Hollandais « Nouvelle-Amsterdam » (1621), et qui est devenue si importante sous le nom anglais de « New-York ». Placée au centre des établissements britanniques qu'elle coupait en deux parts inégales, cette colonie avait excité dès sa naissance la jalousie de ses redoutables voisins : cependant, tant que l'Angleterre eut besoin de rester unie à la Hollande pour tenir tête à l'Espagne, elle respecta cette possession qui la gênait; mais, lorsque le Parlement résolut de déclarer la guerre aux États, l'amiral Holme fut envoyé secrètement (en 1664) à la tête d'une escadre anglaise pour s'emparer de la Nouvelle-Amsterdam. La paix de Bréda en assura la possession à l'Angleterre. La Hollande, qui l'avait reconquise en 1673, fut définitivement dépouillée de cette colonie l'année suivante. Jacques II (alors duc d'York), obtint qu'elle lui fût cédée par son frère, et la « Nouvelle-York », développant ses forces sous l'administration habile du colonel Dougan, devint bientôt le boulevard des possessions anglaises contre les Français du Canada.

Les possessions hollandaises en Amérique sont réduites à quelques-unes des petites Antilles et à une partie de la Guyane.

Après avoir ainsi perdu, au sud et au nord du continent américain, les deux positions qui pouvaient lui procurer un vaste établissement colonial, la Hollande n'a plus joué dans les affaires du nouveau monde qu'un rôle secondaire. Ses posses-

sions se sont trouvées réduites à quelques petites îles de l'archipel des Antilles, Curaçao, Saint-Eustache, Saba, la moitié de Saint-Martin, et à quelques parties du territoire marécageux de la Guyane, où l'activité de ce peuple industrieux a su, comme aux Pays-Bas, contenir la mer par des digues, et convertir des terrains presque submergés en riches cultures.

SECTION III.

Etablissements coloniaux des Français en Amérique.

Coup d'œil sur l'ensemble des colonies que la France a possédées et perdues en Amérique.

Si la France avait conservé tous les territoires qu'elle a successivement occupés dans l'Amérique septentrionale, son empire commencerait à l'île de Terre-Neuve d'un côté, à la baie d'Hudson de l'autre, aurait pour base principale, sur l'Océan Atlantique, les promontoires et les îles qui se groupent ensemble à l'embouchure du Saint-Laurent, remonterait par les deux rives de ce fleuve à cette chaîne de lacs immenses qui déversent l'un dans l'autre l'abondance magnifique de leurs eaux, se développerait dans l'espace compris entre les monts Alleghany et l'Ohio, puis, rejoignant par cette rivière le bassin superbe du Mississipi, redescendrait avec ce grand fleuve jusqu'au golfe du Mexique; embrassant ainsi la plus belle ligne de communications intérieures que la nature ait tracée dans aucune partie de l'univers, et réunissant par un heureux privilége l'avantage de toucher aux contrées du nord et de jouir sous un climat tempéré des richesses d'un sol fertile. De tout cela, comme des conquêtes de Dupleix dans l'Inde, il ne nous reste plus que des regrets; mais pour les tempérer se présente cette réflexion qui console : La France a cédé la Louisiane et perdu les deux Canadas, l'île de France et Saint-Domingue, elle a laissé échapper à son influence le Karnatic et le Décan; et cependant, au jour qu'il est, sa place est encore, avec

l'Angleterre, au premier rang des États maritimes dans l'Europe et dans le monde; elle n'a donc pas à se plaindre de la Providence qui lui a permis de trouver en elle-même, dans son unité territoriale et sur ses propres rivages, ces éléments de puissance et de grandeur que d'autres peuples sont obligés de chercher bien loin et de rattacher par des liens factices à leur empire.

Le continent de l'Afrique ne nous a-t-il pas d'ailleurs rendu quelque chose de ce que nous reprenaient ceux de l'Amérique et de l'Asie?

Quoi qu'il en soit, des noms français restent inscrits avec gloire, les uns sur la liste des États de l'Amérique, les autres dans les pages les plus mémorables de son histoire, et ce qui en fera durer le souvenir, c'est qu'ils rappellent partout la modération unie à la bravoure, c'est qu'ils se lient à des actes de sympathie généreuse, de désintéressement, d'humanité.

Premiers établissements des Français à Terre-Neuve, au Canada, dans les Florides.

Nous avons déjà marqué au règne de Henri IV le point de départ des plans sérieusement médités par la France pour fonder des établissements coloniaux dans les deux Indes, et au règne de Louis XIV la mise à exécution de ces projets sur une échelle assez vaste pour y créer d'importantes colonies. Jusque-là, il y avait eu seulement des voyages de découverte, des expéditions de course ou de pêche, des encouragements noblement donnés par nos rois à des tentatives mal dirigées ou impuissantes.

Ainsi, dès les premières années du XVIe siècle, nos marins bretons, cinglant vers le nord de l'Amérique, avaient découvert l'île de Terre-Neuve et commencé cette grande pêche de la morue qui devait plus tard transformer chaque année, pendant quelques mois, une plage déserte en une cité populeuse.

Par ordre de François Ier, le Florentin Verazzano avait (en 1520 et 1523) reconnu les côtes voisines du cap Breton et pris

possession, au nom de la France, des pays situés entre le 33e et le 47e degré de latitude.

En 1534 et 1535, Joseph Cartier, de Saint-Malo, ayant pénétré dans le fleuve Saint-Laurent, en avait remonté le cours jusqu'à l'emplacement de Montréal, et, cinq ans après, il avait jeté quelques colons français à l'île d'Orléans et au cap Breton.

Sous Henri II, le chevalier de Villegagnon, se dirigeant au contraire vers les côtes du Brésil, avait bâti un fort à l'embouchure de la rivière de Ganabara (1555).

Sous Charles IX [1], l'amiral de Coligny avait fait partir pour une région de l'Amérique voisine de la Floride, deux colonies de protestants français qui, à peine arrivées, ne purent se défendre ni contre les sauvages ni contre l'anarchie, et dont les restes furent exterminés par une flotte espagnole d'après les ordres impitoyables de Philippe II.

Vastes plans de colonisation sous Henri IV.

Toutes ces expéditions isolées, dont le trésor royal avait supporté les frais, manquaient de cette base solide que l'association des intérêts privés peut seule donner à une vaste entreprise de commerce ou d'industrie.

Henri IV avait commencé par suivre ces exemples en délivrant au marquis de la Roche (12 janvier 1598) une commission de lieutenant général pour le roi « ès-pays du Canada, Terre-Neuve, Labrador et terres adjacentes », et en s'engageant à lui fournir non-seulement des vaisseaux avec leurs équipages, mais des vivres, des canons et des soldats.

Le mauvais succès de cette expédition ouvrit les yeux du roi.

Il résolut cette fois de faire appel à l'intérêt privé, et après un premier brevet expédié en 1599 à un armateur qui trompa sa confiance en réalisant d'immenses profits sans fonder de colonie sérieuse sur le « Saint-Laurent », une compagnie composée de gentilshommes et de négociants s'organisa (en 1602), sous la

[1] C'est de lui que la Caroline a pris son nom.

direction du commandeur de Chastes, gouverneur de Dieppe.

Du Pont-Gravé, de Saint-Malo, eut le commandement des expéditions.

Samuel de Champlain lui fut adjoint pour « voir le pays et ce que les entrepreneurs y feraient ».

Les grandes vues de Henri IV sont développées dans les lettres patentes expédiées à ce sujet.

Il ne s'agissait de rien moins que de fonder dans l'Amérique septentrionale une « Nouvelle France », dont l'étendue pourrait comprendre depuis le 40e jusqu'au 52e degré de latitude, et dont les ressources devaient se tirer, à la fois, de la grande pêche vers l'embouchure du Saint-Laurent, du riche commerce des pelleteries dans les froides régions arrosées par ce fleuve, et des produits les plus variés de l'agriculture sur ces vastes et beaux rivages où depuis se sont assises les villes les plus florissantes des États-Unis d'Amérique.

Mais à cette époque les territoires concédés par le roi à la compagnie n'étaient encore « habités par les sujets de nul prince chrétien ». Le plan de colonisation conçu par Henri IV, d'après les rapports de Champlain, n'avait donc rien qui pût blesser les principes du droit des gens; et, d'autre part, on aime à lire, dans les chartes où nos établissements du Canada avaient pris naissance, le but religieux que se proposait le roi très-chrétien « d'arborer dans l'Amérique l'étendard de Jésus-Christ » en même temps qu'on « y planterait les armes de la France [1] ».

Mais les esprits n'étaient pas encore mûrs en France, non plus qu'en Angleterre, pour de telles entreprises, qui ne pouvaient réussir que par des associations puissantes de capitaux et des sacrifices imposés aux intérêts individuels dans un grand intérêt public.

Les priviléges concédés à la compagnie de la « Nouvelle-France » pour le commerce des pelleteries, fut révoqué,

[1] Lettres patentes de 1598. Voir les détails contenus à ce sujet dans l'*Histoire du règne de Henri IV*, par M. Poirson, t. II, p. 285 à 300, d'où nous avons extrait le résumé qui précède.

dès 1609, sur la demande des marchands de la Bretagne et de la Normandie.

Les essais de colonisation au Canada se ralentirent, mais sans s'interrompre. Québec avait été fondé en 1608. Montréal le fut trois ans après. Champlain continua ses découvertes par ces grands lacs dont l'un a conservé son nom.

Mais ce n'est pas seulement vers le nord de l'Amérique que se dirigeaient des expéditions françaises.

La Renaudière avait conduit, en 1604, une faible colonie sur les côtes de la Guyane, et, après d'incroyables traverses, on s'était créé à Cayenne un lieu de refuge.

Puis, dans l'archipel des Antilles, quelques colons et un plus grand nombre d'aventuriers français, tantôt abordaient dans une île, tantôt la quittaient pour une autre, suivant qu'ils la trouvaient sans défense ou occupée par des Européens ou des Caraïbes; les uns se faisaient boucaniers, contrebandiers ou corsaires, d'autres, planteurs ou marchands; et lorsqu'ils avaient défriché quelques terres ou construit quelques cabanes pour le compte d'une compagnie autorisée par brevet du roi, on s'empressait de revendre au plus offrant la colonie et le privilége.

Formation d'une compagnie française des Indes occidentales sous Louis XIV.

Colbert, trouvant les choses dans cet état, voulut réunir ces lambeaux d'associations en une compagnie puissante comme celle qui se formait dans le même temps (1664) pour la colonisation des Indes orientales. Tous les priviléges furent rachetés par l'État, et les diverses possessions continentales et insulaires des Français dans le nouveau monde furent concentrées dans les mêmes mains.

On expédia en Amérique des colons, des troupes, des instruments de culture; on y envoya surtout de sages gouverneurs pour réparer les mécomptes et les fautes des administrations précédentes : Denouville à Québec, Bertrand Dogeron à Saint-Domingue. Et lorsqu'il fut besoin de faire respecter,

dans ces parages, les droits et le pavillon de la France, des flottes puissantes traversèrent l'Atlantique, sous les ordres de d'Estrées ou de Duguay-Trouin.

Si les vastes desseins de Louis XIV n'atteignirent pas partout leur but, il faut tenir compte des obstacles de toute nature qu'offraient ces entreprises de colonisation et de conquête commencées sur tant de points à la fois, sans que nulle part la grandeur immédiate du résultat espéré pût animer et soutenir le courage. Il ne faut pas oublier non plus qu'à chaque progrès de nos armes dans le nouveau monde, les chances diverses d'une guerre européenne venaient remettre en question tout ce qu'on avait gagné par de persévérants efforts.

Saint-Domingue, la Guadeloupe, le Canada, la Louisiane.

Et cependant, grâce à cette impulsion nouvelle, la partie française de Saint-Domingue est devenue graduellement le plus bel établissement colonial des Antilles. La Martinique et la Guadeloupe ont vu leurs cultures se développer assez pour suffire longtemps presque seules à l'approvisionnement en sucre de la France entière.

Le Canada s'est agrandi jusqu'aux proportions que nous indiquions tout à l'heure. En remplacement de l'Acadie, de la baie d'Hudson, de Terre-Neuve que le traité d'Utrecht nous enlevait, nous avions retrouvé, dans la Louisiane, une de ces contrées où la civilisation confinant à des déserts, mais à des déserts arrosés par des eaux vives et fertilisantes, le territoire de chaque État peut s'étendre autant que le demanderont les progrès de la population ou de la culture. On s'occupa de rattacher, par une chaîne de forts, ces nouvelles possessions de la France à la ligne des grands lacs, en suivant le cours de la « Belle-Rivière » (l'Ohio).

Guerres avec l'Angleterre pour le Canada. Prise de Québec. Cession de la Louisiane.

Mais, pendant que la Louisiane et le Canada, se tendant

ainsi la main, entouraient les colonies anglaises resserrées entre les monts Alleghany et l'Océan, celles-ci, au contraire, faisaient effort pour rompre cette barrière qui les comprimait. Leurs premières tentatives, dirigées du côté des forts de l'Ohio, furent repoussées avec vigueur par les Français qui, reprenant l'offensive, se rendirent maîtres d'Oswego (1756), du fort Georges (1757), et, appuyés sur la sympathie des tribus indigènes, firent essuyer aux troupes britanniques de sanglants revers. Mais bientôt, transportant au cœur même du Canada le théâtre de la guerre, une flotte anglaise de trois cents voiles, chargée de munitions et de soldats, remonta le Saint-Laurent, et vint mettre le siége devant Québec (décembre 1759). La résistance des Français, commandés par le brave de Montcalm, fut glorieuse, mais elle ne put sauver ni la ville, ni la colonie. En vain, le reste de nos soldats, assiégés la veille, essayèrent, le lendemain, de devenir assiégeants à leur tour : trois armées anglaises les entouraient. Après des prodiges de valeur, il fallut poser les armes. La même guerre (celle de sept ans) nous coûta, à deux années d'intervalle, (1759-1761), la perte du Canada et celle de l'Inde.

Il n'était pas possible que la Louisiane, réduite à ses propres forces, défendît contre les armes de l'Angleterre la longue étendue de son territoire. Louis XV en céda la plus grande partie à l'Espagne. Il ne conserva, dans le reste du nouveau monde, que les Antilles françaises et la partie de la Guyane où quelques plantations de cannes à sucre avaient été essayées autour de Cayenne.

Établissements français à la Guyane.

Ce qui aide en France à supporter les grands revers de fortune, c'est cette mobilité d'esprit qui nous fait adopter avec engouement une idée nouvelle qu'on nous présente comme un moyen de les réparer. Après les douloureux sacrifices qui nous étaient imposés par le traité de 1763, on se persuada un moment qu'en développant les cultures de la Guyane, nous pourrions compenser, en partie, la perte du Canada. Mais, si

la Louisiane elle-même, malgré l'excellence de son sol fertile, n'avait été, au temps de Law, qu'une cause de ruine pour les spéculateurs malencontreux qui avaient fondé sur son défrichement l'espoir de leur fortune, quelle chance favorable pouvaient offrir, sous la zone torride, les bords de l'Oyapok, de l'Approuage, du Sinnamary? Les tentatives faites pour les cultiver et les peupler ont été souvent renouvelées, et la plupart du temps malheureuses. La Guyane française est une sorte d'appoint utile à nos possessions insulaires des Antilles, car il nous importe d'avoir, à côté de la Martinique et de la Guadeloupe, sur le continent, un lieu de refuge et d'appui: mais resserrée quant à ses limites et n'offrant pas, par la nature de son sol, de ces ressources qui paient avec usure la dépense et les labeurs du colon, elle ne saurait avoir, en tant que colonie, un grand avenir.

Elle a fini, comme le Brésil avait commencé, par devenir un asile pour les déportés ou condamnés de la métropole. De nobles victimes en avaient ouvert la liste, et nos révolutions y marquent tour à tour, par la nature de ces émigrations répressives, leur date et leur caractère.

SECTION IV.

Établissements coloniaux des Anglais en Amérique

Les établissements coloniaux de l'Angleterre dans l'Amérique se portèrent, comme ceux de la France, sur le continent du Nord. La première charte coloniale pour la Virginie avait été donnée par Élisabeth (1578). Ce ne fut pas pourtant cet essai qui produisit des fruits durables. Il n'excite plus maintenant que cet intérêt avec lequel on observe les faibles commencements des plus grands États.

Formation de deux compagnies, l'une à Londres, l'autre à Édimbourg, sous Jacques Ier. — Caractères qui distinguent les colonies issues de cette double origine.

Peu de temps après la mort d'Élisabeth, Jacques Ier cons-

titua sur des fondements mieux assis les priviléges de deux compagnies (1603), entre lesquelles il partagea les rivages situés au nord et au sud de la magnifique baie de Chesapeak. La compagnie du Sud eut pour siége en Angleterre la ville de Londres, celle du Nord fut organisée à Plymouth. La compagnie de Londres eut seule la gloire de fonder, ou plutôt de développer, dans la Virginie, le modèle et la base des colonies anglaises de cette partie du continent américain. La compagnie de Plymouth, plusieurs fois refondue, ne put par elle-même conduire aucune entreprise à un résultat heureux. Mais c'est à elle que se rattachèrent, au moyen de rétrocessions successives de son privilége, les premières émigrations puritaines dont se composa la Nouvelle-Angleterre. De notables différences ont marqué, dans leurs progrès comme dans leur origine, les établissements issus de ces deux compagnies. Tandis que les colons de la Virginie avaient été attirés en Amérique par le désir d'y faire fortune et d'étendre les relations commerciales de leur pays, les dissidents y avaient cherché avant tout un refuge pour exercer en paix leur culte. Toutes les affections des Virginiens étaient anglaises, toutes leurs tendances monarchiques; ils se faisaient gloire, au milieu des révolutions de la métropole, d'être restés invariablement fidèles à la cause des Stuarts. Leurs voisins du Massachussets, au contraire, avaient pour Cromwell et pour le gouvernement républicain des sympathies qui, à certaines époques, leur valurent des faveurs, et à d'autres, des disgrâces. Sans pousser plus loin ce parallèle qui nous entraînerait dans les détails de l'histoire, rappelons seulement en passant des noms illustres qui n'ont marqué dans le nouveau monde que par des bienfaits : un lord Delaware dont l'arrivée (1611) suffit pour relever le courage de toute une colonie en détresse et pour la remettre dans la voie de l'ordre et du progrès : un sir William Berkeley qui, dans un temps de troubles, oppose à la diversité des événements la constance de son caractère, sait tour à tour exercer le pouvoir avec modération et le quitter avec dignité, inflexible devant la révolte de Bacon quand elle

triomphe (1676), mais n'usant de la force qu'avec douceur quand l'empire des lois est rétabli (1677). A côté de ces exemples mémorables de ce que peut, en Amérique comme en Europe, une administration vigoureuse et sage, nous voyons se produire dans le nouveau monde, comme sur une terre d'expériences et d'essais, toutes les théories religieuses, politiques ou humanitaires. Ici l'intolérance puritaine ne fait que multiplier les sectes dont chacune va chercher, dans une colonie nouvelle, un lieu d'asile pour son nouveau culte. Là au contraire, Guillaume Penn convoque tous les hommes, sans distinction de nationalité ou de culte, dans la « Ville des Frères » (Philadelphie). La Caroline demande au philosophe Locke d'être son législateur : Rhode-Island proclame, avec mistress Hutchinson, l'inutilité des lois (de là le mot d'*antinomiens*, ἀντι-νόμον). Et cependant, avec cette divergence de doctrines, il y a, dans les colonies anglaises du Nord, une tendance à l'union, fondée sur la conformité d'intérêts. Le Massachussets, Plymouth, Connecticut et New-Haven forment ensemble, dès l'année 1643, une alliance offensive et défensive. Les royalistes de la Virginie n'ont pas moins de zèle que les républicains de la Nouvelle-Angleterre pour réclamer contre les taxes imposées par la métropole ; et en se groupant l'une contre l'autre, toutes ces colonies anglaises acquièrent une force collective devant laquelle les colonies isolées des autres peuples devaient céder tôt ou tard.

Développement des possessions coloniales de l'Angleterre. Apogée de la puissance anglaise en Amérique.

Le premier pas à faire pour réunir en un seul tout les deux groupes formés sur l'Atlantique par les colonies anglaises, était la conquête de la Nouvelle-Belge, cette colonie hollandaise qui se posait entre elles comme un obstacle à leurs communications réciproques. Cet obstacle fut levé lorsque Charles II eut transformé, comme nous l'avons dit[1], la « Nouvelle-Belge » en

[1] Voir ci-dessus, page 468.

«Nouvelle-York.» S'étendant de proche en proche sur le rivage, les possessions anglaises arrivaient, du côté du sud, par les deux Carolines et par la Géorgie, jusqu'aux établissements espagnols des Florides (Saint-Augustin, Pensacole) et jusqu'aux établissements français de la Louisiane. Du côté du nord, la Nouvelle-Angleterre touchait, par le Maine et le Nouveau-Brunswick, au Canada, tandis que, dans l'intérieur des terres, entre les monts Alleghany et l'Ohio, se développait la ligne des forts construits par la France pour rattacher la Louisiane aux grands lacs. Toutes ces barrières tombèrent à la fois devant les Anglais, lorsqu'après la guerre de sept ans, dont nous avons raconté les malheurs, la Grande-Bretagne devint, par le traité de Paris (1763), maîtresse des deux Canadas, des deux Florides et de la partie de la Louisiane qui s'étend à l'occident du Mississipi. La puissance anglaise dans l'Amérique atteignit alors à l'apogée de sa grandeur. Cet empire colonial n'était pas seulement remarquable par l'immense étendue de son territoire, qui couvrait tout l'espace compris entre le Mississipi et le Saint-Laurent, mais aussi par l'agglomération de tant de colonies diverses en une seule masse compacte et homogène qui ne laissait prise à aucun envahissement de l'étranger.

A ce grand État continental se rattachaient, par le Canada, les possessions anglaises de la Baie d'Hudson, le Labrador, le pays des Esquimaux et ces autres contrées voisines du pôle où la terre ferme son sein aux moissons, mais où se recueillent, sur les neiges et dans les eaux, les plus précieuses proies pour la chasse et pour la pêche. Sous ce dernier rapport, l'île de Terre-Neuve était pour l'Angleterre une des acquisitions les plus précieuses dont elle eût agrandi son domaine.

Enfin, à côté des colonies anglaises du continent, il faut placer ces possessions insulaires qui, seules, auraient pu suffire à constituer les dépendances coloniales d'un grand État : la Jamaïque, découverte par Christophe Colomb et enlevée par Cromwell à l'Espagne (en 1655), la Barbade, qui malgré sa petitesse devint l'une des îles à sucre les plus abondantes en produits ; Saint-Christophe, où les Anglais et les Français

avaient abordé pour la première fois le même jour (en 1623), et qui resta longtemps partagée entre ces deux peuples: Tabago, conquise par Louis XIV sur la Hollande au prix d'une sanglante victoire où commandait d'Estrées (1677), et qui depuis, négligée par la France, finit par tomber en 1763 au pouvoir de l'Angleterre; Antigoa, longtemps déserte et qui maintenant est considérée comme le boulevard des «Petites-Antilles»; la Dominique, Saint-Vincent, où les derniers restes des Caraïbes trouvèrent un refuge ; la Trinité, si longtemps espagnole, et tous ces petits archipels qui offrent au moins des lieux de relâche et quelquefois de fertiles cultures, les Grenadilles, les îles Bahama, les Bermudes.

SECTION V.

Établissements coloniaux des Danois et des Suédois en Amérique.

Parmi les peuples qui jouèrent un rôle dans la découverte et la conquête du nouveau monde, on s'étonne de ne pas voir figurer ces Scandinaves que leurs expéditions maritimes, tournées vers les mers du nord, auraient dû mettre des premiers en communication avec les parties septentrionales du continent américain. Les Orcades, les îles Færoë, l'Islande et le Groënland, successivement abordés ou occupés par les Danois ou les Norwégiens, semblaient autant d'escales pour les conduire jusqu'à l'île de Terre Neuve et à la terre de Labrador; mais s'ils firent quelques descentes passagères dans l'Amérique, ils y étaient arrivés, comme dit Raynal, « sans le savoir », et ils n'y formèrent aucun établissement dont ils pussent tirer quelque profit.

Les Danois prennent possession des îles de Saint-Thomas, de Saint-Jean, de Sainte-Croix.

C'est seulement au XVIIᵉ siècle qu'on voit les Danois paraître dans l'archipel des Antilles, et y prendre possession d'abord de la petite île de Saint-Thomas, alors déserte; mais bientôt,

grâce à son excellent port, elle acquit une certaine importance : les navires marchands poursuivis en temps de guerre y cherchaient un abri dans des eaux neutres : les flibustiers et les interlopes y déposaient en sûreté, les premiers les produits de leurs captures, et les seconds les marchandises qu'ils destinaient au commerce clandestin avec l'Espagne. De Saint-Thomas, les Danois passèrent à l'île Saint-Jean, plus petite encore; puis, en 1733, ils achetèrent, de la France, l'île de Sainte-Croix, qui leur offrit une étendue plus considérable pour y établir quelques cultures; ces trois possessions font partie des « îles Vierges. »

Colonie suédoise de la rivière du Sud (baie Delaware).

Gustave Adolphe avait conçu la pensée de fonder, sur le continent de l'Amérique, une colonie qui pût servir de lieu de refuge aux proscrits de tous les peuples : mais cette pensée ne reçut qu'après sa mort (1632) un commencement d'exécution qui dura peu. Le chancelier Oxenstiern envoya, en 1638, dans la rivière du Sud (baie Delaware), une expédition composée de Suédois, de Suisses, d'Allemands, qui, sous la protection d'une charte royale, y fondèrent quelques établissements groupés autour d'une ville à laquelle la reine Christine a donné son nom (Christiana). Ce nom seul, et quelques restes des races allemandes et scandinaves répandus dans la Pensylvanie rappellent aujourd'hui l'existence de la colonie suédoise dont le territoire, revendiqué dès l'origine par les Hollandais de la Nouvelle Belge, passa sous leur autorité en 1655, et fut acheté plus tard par Guillaume Penn. Il est compris dans l'État américain de Delaware.

QUATRIÈME ÉPOQUE.

DEPUIS LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU MONDE JUSQU'A LA GUERRE DE L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE.

(De l'an 1492 à l'an 1776.)

SUITE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE MARITIME PENDANT CETTE ÉPOQUE.

LIVRE SECOND.

HISTOIRE DES MERS D'EUROPE PENDANT QUE DES ÉTABLISSEMENTS EUROPÉENS SE FORMENT ET SE DÉVELOPPENT DANS LES DEUX INDES.

Comment l'histoire des deux Indes se lie désormais à celle de l'Europe. Résultats généraux de la conquête et de la civilisation de l'Amérique.

Nous terminons ici ce résumé succinct des principaux événements relatifs à l'établissement des Européens dans les Deux Indes, pour ramener nos regards sur l'Europe elle-même et sur les révolutions par lesquelles ont passé, pendant la même époque, son commerce et sa marine; ou plutôt n'est-ce pas déjà l'histoire commerciale et maritime de l'Europe que nous venons de suivre dans l'autre hémisphère? Est-il possible de séparer désormais ce qu'ont réuni les décrets de la Providence? Laissons à l'écart le détail des faits où, comme toujours, à côté d'admirables exploits se retrouvent d'affligeants tableaux. Ne considérons que le résultat définitif de tant de découvertes et d'aventures, de travaux pacifiques et d'expéditions guerrières. L'Amérique, il y a quatre siècles, était ou déserte et inculte, ou païenne et sauvage : elle est aujourd'hui chrétienne et civilisée, peuplée d'habitants et couverte de cultures : en un mot, elle est devenue une seconde Europe, en dépit de

QUATRIÈME ÉPOQUE.

DEPUIS LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU MONDE JUSQU'A LA GUERRE DE L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE.

(De l'an 1492 à l'an 1776.)

SUITE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE MARITIME PENDANT CETTE ÉPOQUE.

LIVRE SECOND.

HISTOIRE DES MERS D'EUROPE PENDANT QUE DES ÉTABLISSEMENTS EUROPÉENS SE FORMENT ET SE DÉVELOPPENT DANS LES DEUX INDES.

Comment l'histoire des deux Indes se lie désormais à celle de l'Europe. Résultats généraux de la conquête et de la civilisation de l'Amérique.

Nous terminons ici ce résumé succinct des principaux événements relatifs à l'établissement des Européens dans les Deux Indes, pour ramener nos regards sur l'Europe elle-même et sur les révolutions par lesquelles ont passé, pendant la même époque, son commerce et sa marine; ou plutôt n'est-ce pas déjà l'histoire commerciale et maritime de l'Europe que nous venons de suivre dans l'autre hémisphère? Est-il possible de séparer désormais ce qu'ont réuni les décrets de la Providence? Laissons à l'écart le détail des faits où, comme toujours, à côté d'admirables exploits se retrouvent d'affligeants tableaux. Ne considérons que le résultat définitif de tant de découvertes et d'aventures, de travaux pacifiques et d'expéditions guerrières. L'Amérique, il y a quatre siècles, était ou déserte et inculte, ou païenne et sauvage : elle est aujourd'hui chrétienne et civilisée, peuplée d'habitants et couverte de cultures : en un mot, elle est devenue une seconde Europe, en dépit de

l'Océan et des distances. Les progrès de l'art maritime ont permis de réaliser ce prodige.

A l'époque dont nous nous occupons maintenant, cette liaison de l'Europe avec l'Amérique était même d'autant plus intime que leurs rapports n'étaient pas encore ceux de peuple à peuple, mais de métropole à colonies. Le Portugal comme l'Espagne, la France comme l'Angleterre, avaient un territoire mi-partie en Europe et en Amérique. Faut-il donc s'étonner si le théâtre de leurs guerres se transportait tour à tour d'un monde à l'autre, si les luttes commencées en Europe se terminaient quelquefois au delà des mers, et si les complications d'intérêts nées en Amérique devenaient le sujet de guerres européennes ?

CHAPITRE Ier.

ÉTATS MARITIMES DE L'ITALIE.

SECTION Ire.

Venise.

Venise, restée en dehors du mouvement qui entraîne les Européens vers le nouveau monde, continue la lutte de la chrétienté contre l'islamisme.

Nous avons pourtant à signaler quelques grands États maritimes qui sont restés comme en dehors des événements que nous venons de raconter. Gênes et Venise ont laissé les Colombs et les Cabots découvrir l'Amérique pour d'autres peuples, et ne se sont pas présentées davantage pour réclamer leur part après la conquête. Qu'étaient donc devenus ces États qui semblaient avoir pris possession de la mer comme de leur propre domaine et dont les vaisseaux avaient servi si longtemps à recruter la marine des autres peuples? Avaient-ils perdu tout à coup leur force et leur puissance? Non, sans doute : mais pendant que la partie occidentale de l'Europe était entraînée par un mouvement nouveau vers les Deux Indes, le mouvement ancien que nous avons observé au temps des croisades se continuait du côté de l'Orient. La vieille lutte entre les chrétiens et les musulmans n'était pas éteinte. Aux Saladin, aux Mahomet II, avaient succédé les Bajazet, les Soliman, les Sélim, dont le nom et les armes faisaient trembler encore l'Allemagne et l'Italie. La chrétienté avait besoin d'une marine puissante pour la défendre contre de si persévérants ennemis. Venise se trouva naturellement appelée, par sa position continentale, par ses précédents comme par ses intérêts, à jouer ce rôle, considérable encore. Elle avait rempli sa mission providentielle en ouvrant à la chrétienté les routes de l'Égypte et de la mer Noire. Elle aima mieux conserver sa prédominance dans la Méditerranée que paraître dans un rang secondaire

sur le grand Océan. Ses colonies, à elle, étaient sur les rivages du golfe Adriatique et dans la Grèce : ses Antilles étaient Chypre, Candie, Corfou, Zante, Céphalonie : ses comptoirs étaient aux bords du Nil et dans la Syrie, sur les côtes de la mer Noire, chez les Barbaresques de l'Afrique. En un mot, sa cause demeura liée à ce qu'on pourrait appeler « l'ancien régime des mers, » sauf à voir sa puissance décliner lentement avec lui.

Ligue de Cambrai.

Au commencement du XVIe siècle, cette puissance était telle encore qu'elle faisait ombrage aux plus grands monarques de l'Europe. Uniquement pour « la punir de ce qu'elle était riche et fière, » comme dit l'auteur du *Siècle de Louis XIV,* on vit le pape (Jules II), l'empereur (Maximilien Ier), les rois de France et d'Espagne (Louis XII et Ferdinand V) se liguer ensemble et conjurer sa perte à Cambrai (1508). Venise eut d'abord recours aux armes, elle mit 40,000 hommes en campagne, mais la perte de la bataille d'Agnadel lui apprit combien ses troupes, désaccoutumées de la guerre, étaient impuissantes à défendre contre les soldats de la France cette grandeur commerciale et maritime qui lui restait encore. Dans ce pressant danger, l'ordinaire habileté de sa politique lui vint en aide. Elle parvint, moyennant le sacrifice de quelques-unes de ses possessions d'Italie, à dissoudre l'alliance formée contre elle par des princes chrétiens, dont l'intérêt véritable était bien plutôt de réunir leurs forces à celles de la république qui devait leur servir à tous de rempart.

Progrès des Turcs en Europe. Prise de Rhodes. Siége de Malte.

Bientôt, en effet, les rapides conquêtes de Soliman inspirèrent à Rome et à Vienne de plus justes frayeurs. Par la prise de Belgrade (1521), par la défaite des Hongrois à Mohatz (1526), l'armée des Ottomans s'était ouvert un passage au cœur de l'Europe, et leur flotte avait triomphé de l'héroïque résistance des chevaliers de Rhodes, qui, en perdant leur île, ne renoncèrent pas à l'espoir de déployer ailleurs le noble étendard

des anciens hospitaliers de Jérusalem. Ce fut encore la valeur de leurs armes qui, au siége de Malte (1565), fit subir à la flotte, jusque-là victorieuse, de Soliman son premier échec.

Pour les Vénitiens aussi, la seconde moitié du XVIe siècle devait être marquée par de cruels revers et par une illustre victoire. Soliman leur avait enlevé quelques-unes de leurs plus belles possessions de l'Archipel et de la Morée ; et le premier exploit de Sélim II avait été de reprendre sur eux cette île de Chypre, où se continuait par le commerce (comme à Rhodes, puis ensuite à Malte par les armes), un reste de la grande œuvre des croisés. Mais l'année suivante (7 octobre 1571), la flotte vénitienne, réunie à celles de l'Espagne et du pape, vengea ces désastres, en portant à la marine ottomane un de ces coups qui décident du sort des empires.

Bataille de Lépante.

La bataille de Lépante, dont saint Pie V fut le promoteur, et dont Juan d'Autriche fut le héros, est comparable à ce qui s'était vu de plus grand dans l'antiquité. Mais il ne nous appartient ici d'en mesurer la gloire que par le bon droit de la cause qui triompha dans cette journée : cette cause c'était celle de la civilisation du monde.

La victoire de Lépante sauva du joug musulman l'indépendance de l'Europe chrétienne, comme la victoire de Salamine avait sauvé la Grèce de la domination persane, comme la victoire d'Actium, remportée presque dans les mêmes eaux, avait sauvé Rome de l'anarchie.

Et cependant l'Europe, en abandonnant à Venise l'honneur et les trophées du combat, ne lui prêta pas même son appui pour profiter de cet abaissement de la puissance de Sélim.

Changement dans l'esprit de la chrétienté. L'enthousiasme remplacé par la politique.

A l'enthousiasme qui entraîne, en faisant oublier les dangers comme les revers, avait succédé la politique qui raisonne, et calcule jusqu'aux inconvénients d'un succès.

Philippe II craignit que Venise ne redevînt trop puissante, et déserta son alliance : elle ne put recouvrer, après Lépante, aucune des possessions qu'elle avait perdues.

La réforme avait brisé l'unité religieuse de l'Europe; on cessa bientôt de voir dans le Turc ou le Musulman l'ennemi commun. Depuis que les conquêtes de Mahomet II avaient permis aux Ottomans de prendre pied en deçà du Bosphore, on s'habitua peu à peu à compter la Turquie au nombre des nations qui pouvaient concourir à l'équilibre européen; et sauf à se liguer contre elle, si elle devenait trop menaçante, les puissances occidentales éprouvèrent plus d'une fois un secret plaisir à la savoir aux prises avec l'Empereur, dont on redoutait l'ambition, ou avec les Vénitiens, dont on jalousait la richesse. Or, on sait combien, en politique, on en vient aisément à provoquer ce qu'on désire.

C'est ainsi qu'au XVIIe siècle l'Empereur et Venise se trouvèrent presque seuls à soutenir, l'un sur terre, l'autre sur mer, tout le poids de la guerre avec la Turquie.

La voix de Rome continuait cependant à se faire entendre chaque fois que de ce côté le péril devenait imminent; mais elle n'avait plus d'écho dans les États qui s'étaient séparés de la communion catholique, et les autres, trop occupés de leurs propres guerres, ne faisaient que peu d'efforts pour satisfaire de loin en loin à ce pressant appel.

On avait vu, sous Henri IV le duc de Mercœur, sous Louis XIV le comte de Coligny, passer en Hongrie, à la tête de quelques troupes, pour se joindre à l'armée de l'empereur contre les Turcs[1].

Lorsque, sous Mahomet IV, Candie fut assiégée par toutes les forces musulmanes, les Vénitiens ne reçurent des puissances catholiques d'autres secours que 7,000 hommes envoyés par le roi de France, sous les ordres du duc de Beaufort, et 300 gentilshommes que le marquis de Lafeuillade, continuant

[1] Coligny prit une part honorable à la bataille de Saint-Gothard, gagnée en 1664 par Montecuculli.

les nobles crements des anciens chevaliers, avait armés à ses frais.

Venise ne pouvait l'emporter dans cette lutte inégale; mais, malgré les pertes successives qui amoindrissent son territoire, je la trouve, à certains égards, plus grande dans ce déclin de sa puissance qu'elle ne l'était au temps où l'Europe en armes implorait son appui; car alors on l'accusait, non sans raison, de faire passer son intérêt d'État avant l'intérêt commun de la chrétienté. Ici au contraire, en se défendant elle-même avec un si noble courage, elle défendait le dernier boulevard des chrétiens du côté de l'Asie et ces contrées de la Grèce pour lesquelles de plus efficaces sympathies devaient se réveiller de nos jours.

Prise de Candie. Siége de Vienne. Défaite des Turcs par Jean Sobieski et par le prince Eugène.

La prise de Candie (1669) rendit à la nation ottomane son fanatique orgueil et son fol espoir d'anéantir le nom chrétien. Trois cent mille Musulmans vinrent assiéger la capitale de l'empire : les Allemands, découragés, n'auraient pu arrêter ce torrent. Mais Jean Sobieski et ses Polonais accoururent à leur secours : grâce à leur héroïque valeur, l'armée des Ottomans fut dispersée sous les murs de Vienne (1683), comme leur flotte l'avait été par les Vénitiens dans les eaux de Lépante. L'Europe chrétienne eut ainsi deux fois pour libérateurs des peuples que, depuis, elle a laissés périr.

Ce succès ranima cependant, à la fin du XVIIe siècle, une ardeur généreuse : de nombreux volontaires s'offrirent pour achever de poursuivre les Turcs dans la Hongrie, pendant que les galères de Venise et du pape plantaient de nouveau l'étendard de la croix sur les rivages de la Morée et sur plusieurs îles de l'Archipel.

La victoire de Zenta, remportée par le prince Eugène (1697) contraignit enfin la puissance ottomane à s'avouer vaincue. Le traité de Carlowitz, en terminant cette guerre (1699), conserva le royaume de Pologne, mais supprima l'indépendance de la

Hongrie. On rendit alors à Venise une partie de ses anciennes possessions de la Grèce : elle les perdit pour toujours vingt ans après (traité de Passarowitz en 1718), et sa politique, qui avait pris pendant plusieurs siècles une part si active aux affaires du monde, se renferma depuis dans un système de prudente neutralité.

SECTION II.

Florence. Gênes.

Nous n'avons qu'un mot à dire des autres villes maritimes de l'Italie.

La puissance et le commerce de Pise étaient passés aux mains de Florence, qui, par une exception bien rare en Italie, demeura pendant plus de trois siècles (1421-1737) sous le gouvernement de la même famille, et trouva, dans les princes vraiment dignes de porter le nom de Médicis, de sages souverains et d'illustres protecteurs des arts. Ils fondèrent sur la navigation et l'industrie la prospérité intérieure de la Toscane, sans compromettre par une politique ambitieuse ses paisibles destinées.

L'esprit remuant des Génois ne leur permit pas d'acquérir à ce prix la jouissance tranquille des richesses qu'ils avaient amassées au temps de leur splendeur et de leur prépondérance maritimes. Recherchant par vanité autant que par intérêt l'alliance intime d'un grand État, de la France d'abord, puis de l'Espagne, ils mêlèrent leurs flottes à celles de Charles-Quint pour ses expéditions d'Afrique, et de Philippe II pour la campagne terminée par la bataille de Lépante. Le nom d'André Doria est resté associé aux souvenirs de gloire de la maison d'Autriche : mais en attachant de trop près à l'Espagne les destinées de sa patrie, le restaurateur de la constitution génoise exposa ainsi l'orgueil de ses concitoyens à de cruels mécomptes. Aucun ne leur fut plus sensible que l'humiliante satisfaction donnée par le doge de Gênes à Louis XIV après le bombardement de cette ville par Duquesne (17 mars 1684).

L'établissement des Turcs à Constantinople avait fermé aux Génois la navigation de la mer Noire, cette première source de leur richesse. La découverte du nouveau monde vint réduire encore ce qui leur restait d'activité commerciale dans la Méditerranée, et cependant, jusqu'à l'entier développement des grands États maritimes de l'Europe moderne, Gênes et Venise construisaient encore la plupart des vaisseaux qu'achetaient, pour former ou compléter leurs flottes, l'Espagne, la France et l'Angleterre.

CHAPITRE II.

ÉTATS MARITIMES DE L'OCCIDENT.

SECTION Ire.

Le Portugal.

Pourquoi la situation du Portugal en Europe ne s'est pas agrandie en proportion de ses conquêtes d'outre-mer.

Après ce coup d'œil sur l'Italie, nous revenons à ces marines européennes de l'Océan que nous avons vues jouer un rôle si important dans les affaires des Deux Indes.

Il en est une dont la situation en Europe ne s'est pas agrandie à proportion de la renommée que lui avaient acquise ses découvertes et ses conquêtes au dehors. Les Portugais possèdent cette force de courage et de volonté qui sait mener à fin les grandes et périlleuses entreprises. Ils ont fait leurs preuves à cet égard en conquérant les Indes, en expulsant les Maures, puis les Espagnols du Portugal, et les Hollandais du Brésil. Mais il leur manque ce génie du commerce et de l'industrie qui supplée par des prodiges d'activité au nombre des habitants ou à l'étendue du territoire, comme il est arrivé pour les Vénitiens et les Hollandais. Ils avaient même laissé ces derniers partager avec eux les bénéfices du commerce des Indes, en devenant leurs facteurs dans l'Europe entière. Le Portugal a donc été prompt à déchoir, comme il avait été prompt à grandir; et quand la maison de Bragance fut remontée sur le trône par le dévouement de ses anciens sujets et non par son propre effort, elle ne trouva pas dans son royaume reconquis les moyens de restaurer sa marine tombée avec celle de Philippe II, ni de faire rentrer sous sa main ses possessions d'outre-mer que l'Espagne avait laissé entamer de toutes parts. Les Portugais ne purent se défendre sur tant de rivages qu'en

se ménageant, au prix même des concessions les plus dures, de puissans alliés. Ils n'échappèrent à la domination de la maison d'Autriche, que pour tomber sous l'influence de la France, et plus tard sous la protection de l'Angleterre.

Nous avons expliqué précédemment comment le système des colonies modernes consistait à établir, entre elles et la métropole, à l'exclusion de tous autres peuples, un échange forcé de produits. Mais pour que la métropole pût tirer avantage de ce système, il fallait d'une part qu'elle fût en mesure de produire tout ce qu'exigeait la consommation des colons, et d'autre part qu'elle consommât par elle-même, ou qu'elle pût répandre au dehors par son commerce, tout ce que ses colonies lui expédiaient de matières premières ou de denrées. Le Portugal n'a su faire ni l'un ni l'autre. Son industrie manufacturière ne suffisait pas aux besoins croissants de ses colonies. Sa population était trop faible pour assurer des consommateurs à leurs produits, et sa marine trop réduite pour voiturer ces produits sur les marchés des pays voisins. L'Angleterre est venue mettre à la disposition de ce peuple ce qu'il n'avait pas, et dont elle-même abonde, des marchandises, des débouchés, des navires de transport. Ce n'est pas tout encore : le Portugal produisait des vins de prix qui faisaient la richesse de son territoire; l'Angleterre proposa de les recevoir à des conditions plus avantageuses qu'aucun autre peuple, pourvu que les Portugais s'obligeassent en échange à recevoir ses tissus de laine. Tel fut l'objet spécial du traité de 27 décembre 1703 auquel l'habile négociateur Methuen a laissé son nom. Moyennant cet accord, le Portugal a pu conserver ses colonies, sans se mettre en peine de rétablir sa marine, de développer son commerce et son industrie. L'Angleterre pourvoit à tout, mais elle est par là devenue maîtresse du marché portugais dans la péninsule.

Nous dirons plus tard comment, sur la terre d'Amérique, la nation portugaise a vu, de nos jours, s'ouvrir, pour ses destinées, des horizons nouveaux : le Brésil, si longtemps agité par d'étranges révolutions, semble promettre aux princes de

la maison de Bragance, un titre plus glorieux encore que celui de conquérant, le titre de fondateurs d'un grand et paisible empire.

SECTION II.

L'Espagne, la Hollande, la France et l'Angleterre.

Pendant que la couronne d'Espagne avait réuni le Portugal à ses États, elle perd la Hollande.

A côté du Portugal, qui manquait d'espace sur son étroit rivage, on pouvait prévoir que la monarchie de Charles Quint trouverait, au contraire, dans l'étendue même de ses possessions continentales, une cause d'affaiblissement prochain. Assise à la fois sur tous les points de l'Europe et la menaçant partout de nouvelles conquêtes, elle excitait la crainte et l'envie, sans présenter cette force de résistance qu'un vaste empire peut trouver dans la cohésion de ses provinces. Aussi, pendant plusieurs siècles, la politique constante des autres grands États fut-elle d'abaisser cette prépondérance. Dès le règne de Philippe II, et au moment même où le Portugal tombait pour un temps sous la domination de l'Espagne, nous avons vu quelques provinces de la Flandre, secouant le joug espagnol, se former en État indépendant, et s'élever presque aussitôt jusqu'à prendre rang parmi les plus puissantes marines de l'Europe.

Après avoir soutenu la Hollande sous le règne d'Élisabeth, l'Angleterre lui déclare la guerre sous le protectorat de Cromwell.

La première alliance des provinces unies avait été naturellement avec l'Angleterre, qui, s'attachant à cet État nouveau par conformité de religion et d'intérêt, l'avait aidé sous Élisabeth à naître, puis à grandir jusqu'au moment où cette grandeur lui faisant ombrage, une guerre de rivalité commerciale succéda tout d'un coup, sous Cromwell, à une alliance d'inclination [1].

[1] La seule rivalité de commerce, sans autre motif de jalousie ou de crainte, avait naturellement produit dans les Anglais une violente animosité contre une république formée si près d'eux. (Hume, sur l'année 1664, p. 306, t. IX.)

Première grande lutte maritime dans les mers d'Europe. Révolution qui s'était opérée dans l'art naval.

Alors commença l'une des luttes les plus mémorables dont l'Océan ait été le théâtre, car ce n'était plus avec des barques ramassées à la hâte, avec des marines d'emprunt ou des navires marchands transformés pour le besoin d'un jour en vaisseaux de guerre, que se livrèrent les combats dans lesquels Ruyter et Tromp, Rupert et Blake déployèrent leurs talents d'amiraux. Les grandes flottes militaires avaient pris naissance. Après avoir appris à diriger les navires par la boussole, on avait trouvé le moyen de les armer de canons [1], et l'art des constructions navales et de la voilure, s'élevant à la hauteur de ces inventions merveilleuses, avait fait peu à peu des vaisseaux de véritables citadelles flottantes, ayant en elles-mêmes leurs moyens de direction, de défense et d'attaque, pouvant se passer de rameurs et presque de soldats, si ce n'est de ceux que nécessite le service d'une formidable artillerie. Depuis ce moment, on avait mesuré la force des escadres moins par le nombre de bâtiments que par celui des bouches à feu dont leurs remparts de bois étaient garnis. Enfin, la tactique navale vint compléter cette révolution dans la guerre maritime : au lieu de se battre corps à corps, les vaisseaux munis de canons purent concourir, même de loin, à la défense ou à l'attaque en commun : on rangea les escadres en lignes sur la mer comme les corps d'armée sur le terrain, et la science de faire manœuvrer des flottes marcha désormais de pair avec celle de commander des armées. Le duc d'York (depuis Jacques II) inventa ces pavillons variés dont l'emploi a rendu possible et rapide la transmission des ordres de l'amiral à tous ses vaisseaux.

Nous devions rappeler ces divers progrès pour faire comprendre l'importance du rôle que la marine va jouer désormais dans les guerres. Nous l'avions considérée tout à l'heure comme

[1] La marine des anciens, dépourvue d'artillerie, dit le président Hénault, n'offre que des jeux d'enfants en comparaison de nos combats de mer. (P. 941.)

moyen de porter dans les régions les plus éloignées la civilisation de l'Europe et d'y faire sentir sa puissance; nous allons l'envisager maintenant comme moyen de vider les querelles qui s'élèveront au sein de l'Europe elle-même et de constituer, d'ébranler ou de raffermir ces grands États qui exerceront ensuite leur influence sur le reste de l'univers.

Ce fut, nous l'avons dit, entre la Hollande et l'Angleterre que se livrèrent les premières batailles navales qui ouvrirent une ère nouvelle dans l'histoire de la marine européenne.

Accroissements progressifs de la flotte anglaise, du règne d'Élisabeth à celui de Jacques II.

La Hollande avait été puissance commerciale et maritime en naissant. L'Angleterre l'était devenue graduellement en développant ses ressources intérieures et ses relations au dehors, car, chez ce peuple, tout se fait avec suite, constance et progrès. Henri VIII, malgré sa puissance, était encore réduit à louer des vaisseaux à l'étranger. Elisabeth, la première, dota son pays d'une flotte royale digne de ce nom : cependant, à la mort de la reine, il n'y avait encore que 42 vaisseaux de ligne dont les plus forts ne portaient pas au delà de 1000 tonneaux et de 40 canons. Jacques Ier augmenta le nombre des bâtiments et leur grosseur. On admira, sous son règne, un vaisseau de 1400 tonneaux armé de 64 canons. Charles Ier établit, en 1634, pour les besoins spéciaux de la marine, la taxe appelée *ship money*, dont le produit ne dépassait pas alors 200,000 livres sterling. Charles II, au moment de son rappel au trône (1660), trouva la flotte anglaise forte de 63 vaisseaux : ce nombre était augmenté de 20 vaisseaux en 1678; il diminua dans les dernières années du même règne; mais Jacques II qui s'était fait un nom dans la marine comme duc d'York, se hâta, dès son avénement au trône, de la rétablir dans sa première splendeur, et porta même jusqu'à 173 vaisseaux la flotte royale de l'Angleterre; elle était alors montée par 43,000 hommes d'équipage.

La nécessité de se défendre contre les projets agressifs

de Philippe II avait imprimé à la marine anglaise son premier élan; puis, après le désastre de l'Armada, l'Angleterre, prenant l'offensive à son tour, avait porté sur mer les plus dangereux coups à l'Espagne dont la marine affaiblie n'a plus été capable d'alarmer l'Europe par ses entreprises. Toutefois, cette lutte avec la maison d'Autriche, sous Élisabeth, n'avait pas été pour l'Angleterre l'occasion d'élever la guerre maritime aux vastes proportions qu'elle atteignit dans la lutte avec les Hollandais sous le protectorat de Cromwell et sous le règne de Charles II. La guerre avec l'Espagne avait été plutôt une guerre d'aventures que de batailles réglées. Élisabeth avait laissé ses sujets en partager l'honneur et le profit avec ses escadres, par des expéditions plus ou moins heureuses contre les villes maritimes de la péninsule espagnole et de l'Amérique. On ne comptait que 17 vaisseaux de ligne dans la flotte de 170 voiles commandée par l'amiral Howard, lors de cette mémorable campagne (1596) où le comte d'Essex prit Cadix et réduisit le duc de Médina à brûler lui-même ses vaisseaux, préparés, disait-on, pour une descente en Angleterre.

Mais dans la guerre déclarée par Cromwell à la Hollande (en 1652) et dont l'*acte de navigation*, particulièrement contraire aux intérêts commerciaux de ce peuple, avait été comme le prélude, nous voyons s'avancer en ligne, de part et d'autre, des flottes de bataille dont chacune comprend jusqu'à 40, 50, 80 et 100 vaisseaux, partagés en divisions et en escadres; nous voyons ces flottes se chercher et se poursuivre jusqu'au fond des rades et des baies, et commencer quelquefois avec le jour des combats qui ne cesseront à la nuit que pour reprendre le lendemain avec plus d'acharnement et de fureur. En vain le feu et la flamme, l'artillerie, les brûlots et les tempêtes exerceront leurs ravages au milieu de ces escadres si nombreuses, pourvues de tous les moyens de destruction et de mort. Les chantiers, les arsenaux, seront là pour réparer incessamment les pertes causées par l'ennemi ou par les accidents de mer.

On conçoit que, dans ces conditions nouvelles, la grande guerre maritime sera désormais à la portée d'un bien petit nombre d'États, qui posséderont, en capitaux, en hommes de mer, en activité, en industrie, des ressources capables de suffire aux frais immenses de l'armement, de l'entretien et du renouvellement de pareilles flottes, dont l'artillerie suffirait pour la défense d'une capitale, et dont les équipages seuls formeraient des armées.

Considérations générales sur le rôle que jouera désormais la guerre maritime dans la balance politique de l'Europe.

Une autre observation non moins frappante et qui ressort de tous les détails historiques dont nous ne pouvons présenter ici le tableau, c'est que plus les batailles navales se multiplient et moins leurs résultats sont tranchés. Tandis qu'une journée de combat décidait autrefois du succès d'une campagne ou d'une guerre, et même du sort d'un empire, on voit, au XVIIe siècle, recommencer sans cesse des luttes où d'incroyables efforts de courage, de fermeté et quelquefois de génie n'aboutissent qu'à laisser la victoire indécise, ou n'influent que d'une manière lente et presque insensible sur la situation politique des nations belligérantes.

Telle devait être la conséquence d'un fait et d'un principe qui dominent toute l'histoire moderne de l'Europe.

Ce fait, c'est l'existence simultanée de plusieurs grands États presque égaux en puissance, et dont chacun se sent assez fort pour tenir tête aux attaques les plus vives, pour traverser les crises les plus désastreuses et les plus longues, et attendre un retour de fortune qui rétablisse enfin l'équilibre ébranlé.

Le principe qui s'appuie sur ce fait et le complète, c'est que tous les peuples chrétiens de l'Europe se considèrent comme une sorte de grande famille dont les intérêts généraux, d'accord avec la justice et l'équité, doivent l'emporter à la longue sur les volontés dissidentes ou sur les prétentions injustes des intérêts isolés; non sans doute qu'il soit au pouvoir de cette influence collective d'arrêter le jeu naturel des passions ambi-

tieuses ou intéressées et les collisions sanglantes qu'elles produisent, pas plus que la formation d'intérêts nouveaux sur la scène toujours mobile de ce monde; mais quand les bornes du droit sont évidemment dépassées, quand la balance est entraînée violemment du côté de la force, l'Europe trouvera toujours dans un revirement d'alliances, ou dans l'union des États secondaires qui devient alors si puissante, le supplément de poids qui ramènera la balance du côté de la modération et de la justice.

De là tant de traités et de guerres, tant de ligues et d'alliances politiques, faites ou rompues, élargies ou restreintes, suivant des circonstances ou par des causes qui paraissent quelquefois petites dans les confidences de l'histoire; mais leur grandeur véritable se trouve dans cette influence nouvelle de la diplomatie qui, au milieu même du fracas des armes, représente en Europe les intérêts permanents du droit et de la paix. Plût à Dieu qu'elle ne s'employât jamais qu'à soutenir la cause des faibles!

Louis XIV crée tout d'un coup à la France une marine assez puissante pour lutter d'abord contre la Hollande, puis contre l'Angleterre.

Pendant que l'Angleterre et la Hollande se disputaient l'empire des mers, la marine française n'était rien encore. Henri IV en avait conçu le plan, et elle avait eu sous Louis XIII un commencement de vie lorsque le siége de La Rochelle avait obligé Richelieu à tourner les ressources de son génie vers la mer; et encore cette digue célèbre dans l'histoire ne fut qu'un moyen de suppléer à l'insuffisance des forces navales du roi, en permettant de prolonger les attaques par terre jusque sur les flots. Puis, cette occasion passée, on avait négligé, parmi les troubles civils de la France, son établissement maritime. C'était par d'autres voies que Richelieu et Mazarin avaient cherché, le premier, l'affaiblissement de la branche espagnole de la maison d'Autriche, et le second son alliance, avec une éventualité dans sa succession future.

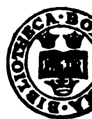
Mais lorsqu'à la mort de Mazarin (1661) commença, suivant l'expression heureuse d'un historien, « un règne nouveau sous un même prince, » Louis XIV, dont la politique était alors de s'unir à la Hollande contre l'Angleterre, se sentit humilié de ne trouver dans les ports de la vieille France aucune escadre qu'il pût joindre aux flottes déjà puissantes d'un État né d'hier.

Des bâtiments de guerre qu'avait fait construire Richelieu, et de ceux que Mazarin avait achetés aux Hollandais, il ne restait plus, en 1665, que 15 ou 16 vaisseaux du dernier rang que le duc de Beaufort occupait contre les pirates de la Barbarie. On manquait à la fois de ports militaires, d'arsenaux, d'ingénieurs, d'équipages. La marine royale de France ne fut donc pas, comme celle d'Angleterre, le fruit d'un progrès développé de règne en règne pendant près d'un siècle; ce fut une création subite, réalisée par l'énergique volonté de Louis XIV [1]. Deux années suffirent à Colbert et à Louvois pour construire ou armer soixante vaisseaux; ce nombre alla toujours croissant, et en 1681, cette année devenue célèbre dans les fastes du droit public par la promulgation de « l'ordonnance de la marine, » la flotte française se composait (y compris les alléges) de 198 vaisseaux de guerre dont quelques-uns portaient 100 canons et même davantage, et de 30 galères dans la Méditerranée. Cinq arsenaux de marine avaient été construits à Brest, à Rochefort, à Toulon, à Dunkerque, au Hâvre-de-Grâce. 166,000 hommes étaient inscrits sur les registres des classes, pour être employés à tous les services de la flotte, et l'institution des « gardes-marine » servait à former, pour tant d'équipages, un corps savant d'officiers.

A peine Louis XIV avait-il pu disposer d'une escadre que, mesurant, selon son expression royale, « moins ses forces que

[1] Voici ce que dit David Hume sur l'année 1675 : « La France, qui, douze ans auparavant, avait à peine un vaisseau de guerre dans ses ports, était parvenue, à force de constance et de politique, à se voir (plus à la vérité dans son état actuel que dans ses ressources) la première puissance maritime de l'Europe. (*Histoire d'Angleterre*, traduction française, 1819. Paris, Didot, t. X, p. 28.)

son cœur [1] », il donnait déjà l'ordre à son amiral de ne pas baisser le pavillon de la France devant celui de l'Angleterre, mais d'exiger, au contraire, que le pavillon de l'Espagne se baissât devant le sien.



La Hollande, envahie par les armées françaises, trouve son salut dans sa flotte.

C'était, nous l'avons dit, dans le dessein de prêter secours à la Hollande contre les Anglais (1665) que Louis XIV avait fait construire ses premiers vaisseaux, et, par un de ces revirements étranges si communs dans les choses humaines, le premier usage qu'il fit de la flotte française fut de la joindre à celle de l'Angleterre pour tenir en échec les forces navales de la Hollande, tandis que lui-même s'avançait, à la tête de ses armées, pour passer le Rhin et envahir les sept provinces.

On vit alors un spectacle digne de mémoire : un peuple délaissé par ses alliés, chassé de plusieurs de ses villes, dépouillé de ses droits, se réfugier sur la mer comme sur son élément, et, par la rupture des digues, lui livrer jusqu'à son territoire terrestre à défendre contre les armées ennemies.

Dans le même temps, Ruyter, à la journée de Soults-Bay (6 juin 1672), allait attaquer, à la tête de 91 vaisseaux de guerre et de 40 brûlots, les flottes réunies de France et d'Angleterre, et, après une lutte acharnée, conservait sur elles l'avantage [2]. C'est par de tels efforts que la Hollande, qui semblait d'abord condamnée à subir la loi de son fier agresseur, parvint à rétablir si bien ses affaires, que l'Angleterre, non-seulement lui rendit son alliance, mais voulut, seize ans plus tard, avoir le stathouder Guillaume pour son roi (en 1688).

[1] Il écrivait au comte d'Estrades, ambassadeur de France en Angleterre : « Le roi d'Angleterre et son chancelier peuvent voir quelles sont nos forces, mais ils ne voient pas mon cœur. » (*Siècle de Louis XIV*, t. II, p. 208. Édition de 1785.)

[2] La flotte anglaise, commandée par le duc d'York, était de 100 voiles; celle de France, commandée par l'amiral d'Estrées, était de trente vaisseaux de 50 canons. (*Ibid.*, t. I, p. 330. Édit. de 1785.)

Ligue de l'Europe contre la France. Grandeur de Louis XIV. Ses flottes obtiennent l'avantage sur celles de la Hollande, de l'Angleterre et de l'Espagne. Paix de Nimègue.

La France, à son tour, vit bientôt se former contre elle l'une des ligues les plus formidables dont on ait gardé le souvenir. Elle ne fut pas sans doute, comme la Hollande, réduite à chercher dans sa flotte son unique moyen de salut, mais combien le rôle de la marine française fut important et glorieux dans cette guerre, où tous les efforts de l'Europe conjurée, au lieu d'amoindrir et d'abaisser notre nation, ne firent qu'exciter son énergie et développer sa puissance et sa force ! La France, avant Louis XIV, avait eu de grands hommes de guerre, elle avait remporté d'illustres victoires; mais s'emparer du premier rang et s'y maintenir pendant près de vingt années sur les deux éléments à la fois, entretenir sur terre cinq ou six armées et sur mer près de deux cents vaisseaux, avoir à la tête de ses escadres d'Estrées, Duquesne et Tourville, comme à la tête de ses troupes Condé, Turenne et Vauban; combattre et vaincre, dans les eaux de la Sicile, les flottes combinées de la Hollande et de l'Espagne (janvier 1676), puis, dans le canal de la Manche, les flottes de la Hollande ralliées à celles de l'Angleterre (mars et juillet 1690) ; obtenir ainsi sur mer l'avantage contre les trois grands États qui en avaient successivement affecté l'empire, et cela pendant que la France, victorieuse sur tant de champs de bataille, ajoutait à son territoire la Franche-Comté avec une partie de l'Alsace et de la Flandre, et dictait à Nimègue les conditions de la paix qu'acceptaient toutes les puissances occidentales, c'est ce qui marque à cette époque du règne de Louis XIV (1674-1690) « le plus haut point de « grandeur où, suivant l'expression de David Hume, aucun « prince de l'Europe soit parvenu depuis le siècle de Charle- « magne[1] ».

Suivant l'exemple de Rome lorsqu'elle ajouta des proues de vaisseaux à ses autres trophées de gloire, le roi de France in-

[1] *Histoire d'Angleterre*, t. X, p. 254. (Édit. franç. de 1819. Paris, Didot.)

venta pour nos marins une récompense nouvelle en accordant à d'Estrées (en 1681), à Tourville et presque à Duquesne les honneurs du maréchalat, qui remplacent pour nos hommes de guerre ceux du triomphe antique, moins le sang et les larmes dont ce triomphe était souillé.

Bombardement d'Alger et de Gênes.

Les peuples qui nous avaient devancés dans la formation d'un grand établissement maritime avaient été d'abord nos maîtres dans diverses parties des sciences navales; nous avions appris des Hollandais l'art de perfectionner la construction des navires, et des Anglais celui de disposer « les flottes en bataille » et de les rallier par des signaux. Mais la France à son tour fit faire à la marine militaire un progrès qui n'a été dépassé que dans le siècle ou nous sommes. On a vu comment l'artillerie appliquée à l'armement des vaisseaux avait opéré une révolution dans la guerre navale ; mais l'artillerie a deux sortes de feux également terribles, les feux droits et les feux courbes : les premiers qui foudroient directement des bataillons et des remparts, les seconds qui projettent obliquement dans l'enceinte d'une place assiégée ces obus et ces bombes dont l'explosion répand au loin le ravage et la mort. Les batteries à feux droits avaient été seules installées jusque-là sur les planchers et les ponts des navires de guerre : on croyait impossible de trouver sur des corps flottants le point d'appui nécessaire pour faire jouer avec succès les mortiers à bombes. Un jeune homme étranger à la marine, Bernard Renaud, crut en avoir découvert le moyen ; il fut appelé par Colbert à développer devant le roi son système, dont on se résolut à faire l'essai. Bientôt les galiotes à bombes étaient inventées, et le bombardement d'Alger (1681), puis celui de Gênes (1684), apprenaient au monde combien sont effrayants et rapides les désastres causés par ce nouvel engin de guerre. Les villes maritimes purent désormais être attaquées et réduites en cendres, sans que l'ennemi qui les menace et les ruine ait mis seulement le pied sur le rivage. Ainsi marchent de pair la

civilisation et ces arts destructeurs dont le progrès serait un malheur public si, en aggravant les maux de la guerre, ils n'offraient aussi le moyen d'en abréger la durée.

Guerre maritime avec l'Angleterre pour le rétablissement des Stuarts. Bataille de La Hogue.

La défaite de La Hogue (29 juillet 1692) vint interrompre le cours des succès maritimes de Louis XIV. La guerre qu'il faisait alors n'était pas une guerre d'ambition, mais de générosité. Il s'obstinait à soutenir un roi malheureux qui n'avait pas su s'aider lui-même à remonter sur le trône où sa famille a laissé bien des souvenirs de gloire, dépassés encore par ses malheurs. La révolution religieuse d'Henri VIII était devenue la pierre d'achoppement sur laquelle se brisait sa dynastie. Mais les efforts que fit Louis XIV pour appuyer les derniers Stuarts furent dignes de la France et de la grandeur d'une cause dans laquelle il croyait intéressée celle de la religion et des rois. Quoique cette résolution ait entraîné pour nous bien des désastres, on aime à lire dans notre histoire que Jacques II, ce restaurateur de la marine d'Angleterre, fut ramené en Irlande par une flotte française. Et d'ailleurs, une grande pensée, dont la réalisation devait plus tard assurer la paix du monde, était au fond de cette politique de Louis XIV. Ne pouvait-il pas espérer de rendre durable, en la fondant sur la reconnaissance d'un tel service, l'alliance de l'Angleterre avec la France? Si la flotte de d'Estrées avait eu le temps de rejoindre celle de Tourville qui l'attendait sur les côtes de la Normandie et qui, toute seule, soutint dix heures de combat [1], qui sait combien de révolutions ou de guerres auraient pu être épargnées à l'Europe?

[1] La flotte combinée d'Angleterre et de Hollande, commandée par lord Russell, était forte de 89 vaisseaux et 23 frégates. Tourville n'avait sous ses ordres que 44 vaisseaux. Pas un des vaisseaux français n'amena son pavillon. (Azuni, t. I, p. 168.)

Guerre de la succession d'Espagne. Situation nouvelle qui en résulte pour les puissances maritimes de l'Europe.

Comme pour consoler Louis XIV d'avoir perdu l'alliance anglaise, la fortune vint lui offrir pour son petit-fils le trône d'Espagne (1700). Il comprit aussitôt quelle tempête allait soulever en Europe ce testament qui portait dans la maison de Bourbon la plus belle portion de l'héritage de Charles-Quint; mais le parti qui agrandissait sa famille était aussi, dans sa pensée, celui qui s'accordait le mieux avec les intérêts permanents de la France, et semblait offrir de plus solides garanties de paix dans l'avenir; aussi, malgré la tâche effrayante qu'une telle acceptation allait imposer à sa vieillesse, Louis XIV avait l'âme trop haute pour hésiter.

Nous n'avons pas à faire ici l'histoire politique ou militaire de cette guerre de succession dans laquelle, au milieu de tant d'ennemis conjurés et de désastres qui sont toujours imputés à faute dans un temps de malheur, jamais pourtant l'énergie ne faillit à la France, ni le cœur à son roi; mais il convient de caractériser en quelques mots la situation nouvelle qui est résultée, pour les puissanccs maritimes, de cette grande crise européenne.

Alliance de la France avec l'Espagne. Alliance de l'Angleterre avec la Hollande. Causes de l'affaiblissement progressif de la puissance hollandaise.

La France et l'Espagne se trouvèrent naturellement d'un côté, tandis que, de l'autre, était l'Angleterre unie à la Hollande.

Il y avait, dans la première de ces alliances, outre de mutuelles sympathies, évidente conformité d'intérêts et absence de rivalité maritime; car si la France avait perdu à la journée de La Hogue sa prééminence sur les mers, la marine espagnole était réduite à un état de faiblesse plus grave encore.

L'Angleterre et la Hollande s'alliaient cette fois dans des conditions bien différentes. Elles éprouvaient toutes deux le besoin actuel d'empêcher la France de s'agrandir, mais les deux

alliées étaient au fond deux rivales. La Hollande ne pouvait garder le rang qu'elle avait pris parmi les peuples qu'en continuant à partager l'empire de la mer, et quand elle avait mesuré ses forces avec l'Angleterre, l'avantage était resté au moins indécis.

L'intérêt de l'Angleterre était donc d'affaiblir la Hollande, et on peut dire que ce résultat est sorti tout seul de cette alliance même; car en s'engageant à subvenir pour près de moitié aux frais d'une si lourde guerre [1], les Provinces-Unies avaient accepté une charge qui excédait leurs forces. Si l'on a vu, au moyen âge, des villes marchandes, presque dépourvues de territoire, prendre le pas comme puissances maritimes sur les grands États territoriaux de l'Europe, c'est que ces grands États n'avaient encore développé ni leur navigation ni leur commerce; et d'ailleurs la dépense d'entretien d'un certain nombre de « galères » dans la Méditerranée pouvait-elle se comparer à celle d'une flotte de « vaisseaux de guerre » sur l'Océan? Une réunion de circonstances que nous avons rapportées plus haut explique comment la Hollande, dont la marine était déjà considérable quand la France et même l'Angleterre n'en avaient pas encore, a pu, au XVIIe siècle, lutter successivement contre l'une ou l'autre de ces puissances et même tenir tête quelquefois à leurs forces navales réunies. Mais le temps devait affaiblir l'influence de ces faits exceptionnels. Tout en développant ses riches cultures d'épices aux Moluques, la Hollande, au lieu d'accroître chaque jour ses possessions au dehors, comme faisait l'Angleterre, avait perdu ses conquêtes du Brésil et sa colonie de la Nouvelle-Belgique. L'extension du commerce anglais commençait aussi à lui créer sur tous les marchés de redoutables concurrences. D'autre part, l'invasion des Provinces-Unies par les armées de Louis XIV avait montré la faiblesse territoriale des Hollandais et leur avait fait désirer d'obtenir une barrière de places fortes qui pût les mettre à l'abri de pareils dangers;

[1] Pour un tiers dans les dépenses de mer et pour deux tiers dans les dépenses des armées de terre.

mais cette garantie, qu'on leur fit payer chèrement, ne fut qu'illusoire et passagère. Enfin le gouvernement intérieur de la Hollande avait toujours manqué de cette unité qui est une des principales conditions de la permanence des États. Il ne faut donc pas s'étonner si, pendant le XVIIIe siècle, la marine des Provinces-Unies a été en s'affaiblissant comme leur position européenne. Pendant ce temps, au contraire, celle de l'Angleterre prenait de nouvelles forces et parvenait au plus haut degré de puissance. Les Hollandais ont conservé, avec leur industrieuse activité, l'esprit d'ordre et de commerce qui, en faisant prospérer des colonies marchandes, produit et consolide les fortunes particulières; mais, dans l'organisation actuelle de l'Europe, cette condition ne suffit plus pour constituer un grand État maritime.

La marine espagnole, affaiblie sous les derniers princes de la maison d'Autriche, se relève sous les princes de la maison de Bourbon.

Jamais l'Espagne n'avait construit et armé plus de vaisseaux que sous le règne de Philippe II; mais ces navires, encore imparfaits, n'auraient pu se comparer à ceux dont on formait sousLou is XIV ces grandes flottes qui se sont livré sur toutes les mers de si rudes combats.

Les autres princes de la maison d'Autriche laissèrent tomber la marine militaire de l'Espagne à tel point qu'elle ne pouvait plus même fournir un nombre suffisant d'escortes pour les galions du nouveau monde, ou de croisières contre les entreprises des contrebandiers et des pirates. En 1656, l'amiral espagnol qui commandait la « flotte d'argent » fut réduit à faire échouer ses bâtiments sur les côtes de l'Espagne quand le capitaine Stayner l'attaqua avec sept vaisseaux; le reste de la flotte espagnole du nouveau monde fut brûlé par les Anglais dans la baie de Santa-Cruz. L'année précédente, l'amiral W. Penn s'était emparé de la Jamaïque, et avait failli occuper également Hispaniola, sans qu'aucune force navale se fût présentée pour le combattre. Enfin, pendant la guerre avec Louis XIV, l'Espagne avait subi l'humiliante nécessité d'implorer le secours

de la Hollande pour réduire Messine révoltée. Ce fut en répondant à cet appel que Ruyter livra, près d'Agosta, contre la flotte de Duquesne, le combat dans lequel il fut mortellement atteint (12 mars 1676). Mais quand les victoires de Villars et de Vendôme eurent mis le petit-fils de Louis XIV en possession du trône d'Espagne et décidé l'Europe à ratifier par le traité d'Utrecht (1713) le testament de Charles d'Autriche, deux faits importants au point de vue qui nous occupe signalèrent l'établissement de la dynastie française dans la péninsule.

Philippe V s'occupa d'abord de rendre à l'Espagne une marine qui, sans prétendre à reconquérir le premier rang, fût capable de faire respecter dans la Méditerranée comme sur l'Océan les droits de sa couronne. Il avait déjà, en 1718, plus de 50 vaisseaux de guerre, construits sur les chantiers de Cadix, Malaga, Carthagène et Alicante. Avec ces forces navales, le gouvernement espagnol entreprit de réprimer le commerce interlope sur les côtes de ses colonies d'Amérique. Il fit plus encore, et, pour tarir le mal dans sa source, il tempéra la rigueur du régime colonial par des mesures qui se rapprochaient graduellement de la liberté.

Tempéraments apportés par Philippe V à la rigueur du régime colonial.

L'ancien appareil de gênes et d'entraves créé par Charles-Quint et Philippe II subsistait toujours; mais, en demeurant odieux aux colons, ce système avait presque cessé d'être profitable à la métropole. Les galions, annuellement expédiés du port de Cadix, trouvaient le Mexique et le Pérou déjà fournis de marchandises européennes clandestinement introduites par la voie de Buenos-Ayres ou des Antilles, et leur chargement en retour, si riche autrefois de productions américaines, ne se composait presque plus que du « quint » prélevé par le roi d'Espagne sur les mines d'or et d'argent. Philippe V comprit que pour faire cesser le commerce interlope, il fallait développer des communications régulières, d'une part entre l'Europe et les colonies espagnoles du nouveau monde, et,

d'autre part, entre ces colonies elles-mêmes, tenues jusque-là comme en séquestre les unes vis-à-vis des autres.

Au régime des « galions » qui partaient constamment des mêmes ports, et une fois seulement par année, on substitua celui des « vaisseaux de registre » partant à des époques indéterminées, chaque fois que le besoin s'en faisait sentir, et se dirigeant, suivant les circonstances, tantôt vers un point, tantôt vers un autre, là où le commerce en réclamait l'envoi. Mais en améliorant la condition de ses sujets, Philippe V dut se résigner à subir, au profit des étrangers, certaines charges résultant d'une situation si longtemps précaire. Les Français s'étaient fait concéder le privilége de fournir le Pérou des articles fabriqués que l'Espagne ne produisait pas encore : ce commerce spécial devint une source de richesse pour notre port de Saint-Malo. Les Anglais à leur tour avaient obtenu, sous la reine Anne, le privilége dont avaient joui successivement le Portugal et la France, de fournir de « noirs d'Afrique » les colonies espagnoles[1], et de plus le droit d'envoyer tous les ans à Porto-Bello un navire de 500 tonneaux chargé de marchandises d'Europe. Les abus auxquels donna naissance cette importation, dont le volume croissait frauduleusement chaque année, provoquèrent de la part de l'Espagne quelques mesures de police et de répression.

Ce fut pour l'Angleterre une occasion de déclarer la guerre à l'Espagne (fin de 1739). Sur la plainte portée au Parlement par un simple patron de navire (Jenkins), l'amiral Vernon, à la tête d'une flotte formidable, partit d'Europe pour détruire Porto-Bello et Carthagène, ces deux entrepôts où, depuis Charles-Quint, se faisaient, à l'arrivée des galions, les échanges entre les produits des deux mondes. La première de ces villes fut prise et rasée (1740). Mais la seconde s'illustra par une défense opiniâtre qui obligea l'amiral anglais à lever le siége (1741), dans le temps même où, en Angleterre, on célébrait d'avance sa victoire. Après la destruction de Porto-Bello, les communications des Espagnols avec le Pérou cessèrent d'avoir

[1] C'est ce qu'on appelait *L'assiento de los negros*, (le *traité des nègres*) et, par abréviation, l'*assiento*.

lieu à travers l'isthme de Panama; ils apprirent à doubler le cap Horn et à passer ainsi sans transbordement dans la mer du Sud.

Ces innovations conduisirent à d'autres progrès. En 1748, le service des galions céda tout à fait la place aux libres expéditions de marchandises entre l'Europe et les colonies. En 1764, on vit s'établir sur cette ligne des communications mensuelles au moyen de paquebots réguliers. Enfin le dernier acte du gouvernement espagnol que nous ayons à noter ici pour son importance est l'édit de Charles III (en 1765) qui permit à tous ses sujets de faire le commerce avec les Antilles espagnoles (Cuba, Hispaniola, Porto-Rico, la Marguerite et la Trinité), sans autre formalité qu'un simple acquit délivré par la douane du port de départ, sans autre charge que le payement d'un droit de 6 pour 100 à la sortie. Ce privilége, étendu bientôt après à la Louisiane espagnole et aux provinces d'Yucatan et de Campêche, « renversa, dit Robertson, toutes les barrières « dont une politique jalouse s'était efforcée, pendant deux « siècles et demi, d'environner le commerce de l'Europe avec « le nouveau monde [1]. »

Vers le milieu du dix-huitième siècle, et pendant que l'infant don Philippe s'emparait de la Savoie, une escadre espagnole se combinant, à la sortie du port de Toulon, avec une escadre française, avait livré bataille à une flotte anglaise commandée par l'amiral Matthews, et, malgré l'avantage du nombre qui appartenait aux Anglais, les alliés purent s'attribuer les honneurs de la victoire. Mais l'Angleterre n'en resta pas moins maîtresse de la mer comme auparavant, et la marine espagnole, négligée pendant les premières années du règne de Ferdinand VI, ne fut ramenée dans la voie du progrès que sous la sage administration du marquis de l'Ensénada. Le nombre des vaisseaux de ligne espagnols, réduit en 1761 à 37, alla croissant jusqu'à l'époque de la Révolution française. En 1778, l'Espagne avait à la mer 67 vaisseaux et 32 frégates.

[1] *Histoire d'Amérique*, t. III, p. 199, 200. (Traduction de Suard. Paris, Didot, 1818.)

État de la marine française.

Depuis la journée de La Hogue jusque vers la fin du XVIIIe siècle, on n'a guère vu recommencer, entre la France et l'Angleterre, ces grandes luttes navales qui font époque dans l'histoire des mers. Ce n'est pas à dire pour cela que la marine française ait cessé de soutenir par de hardies entreprises et de nobles exploits l'honneur du pavillon; mais il n'en est pas des flottes comme des armées. Quand même, à force de sacrifices, on a reconstruit, comme avait fait Louis XIV (de 1692 à 1696), un nombre imposant de vaisseaux, le souvenir récent d'un grand désastre rend les gouvernements plus timides à exposer aux hasards d'une bataille nouvelle toutes les forces maritimes du pays. Aussi, tandis que Luxembourg et Catinat continuaient en Flandre et en Italie (1692 et 1693) ces campagnes qui furent une suite continuelle de victoires, Tourville et d'Estrées ne faisaient plus que montrer dans l'Océan les flottes françaises.

Quant à la guerre de course et d'expéditions lointaines, jamais peut-être elle ne se fit, de la part de la France, avec plus de succès et d'éclat. Je ne sais quel prestige durable et populaire s'attache à ces actes isolés et retentissants de bravoure aventureuse. Les noms illustres de Jean Bart et de Duguay-Trouin ont ennobli ce genre de guerre, et semblent le protéger encore de nos jours; car, parmi les arguments employés pour combattre l'abolition de la course, alors même que le progrès de l'art naval et la révolution opérée dans le commerce semblent naturellement y conduire, le plus saisissant et le plus fort n'est-il pas le souvenir glorieux des hauts faits inscrits à ce titre dans nos annales?

En 1694 et 1695, les Anglais, retournant contre nous le moyen d'attaque et de destruction dont un Français était l'inventeur, avaient bombardé nos ports de la Manche, réduit presque en cendres la ville de Dieppe, et détruit les fortifications du Havre. Nos chefs d'escadres et nos corsaires leur firent payer chèrement cette audacieuse entreprise.

Nous ne dirons pas ici combien de convois fortement escortés devinrent leurs captures; combien de frégates et de vais-

seaux surpris isolément ou voyageant « de conserve » furent vaincus et détruits par la vigueur de leurs attaques, soit dans la guerre qui précéda la paix de Ryswick, soit dans celle dont la succession d'Espagne fut la cause. Nous citerons seulement, pour donner la mesure de ce que peut accomplir l'esprit de résolution et d'audace, le sac de Carthagène par le baron de Pointis (mai 1697), et la prise de Rio-Janeiro, après onze jours de siége, par Duguay-Trouin, avec une escadre équipée aux frais d'une compagnie marchande (1711). Mais il en était de ces ravages de villes comme des captures de mer qu'on abandonne après les avoir pillées. Les vainqueurs revenaient en France chargés de butin ; mais ces brillants exploits, bons pour ranimer le courage de nos marins et de nos sodats, ne laissaient aucune possession durable dans la main de la France.

On ne peut nier cependant quelles mortelles angoisses causèrent pendant un temps au commerce britannique le nombre et la bravoure de nos corsaires. L'article odieux du traité d'Utrecht, qui faisait à Louis XIV une obligation de combler le port de Dunkerque, ne rend-il pas hautement témoignage dans l'histoire de ce qu'étaient, à l'égard des navires armés dans ce port, les ressentiments de l'Angleterre ?

Les Anglais s'emparent de Gibraltar. Vaines tentatives pour le reprendre.

Dans une expédition dont le but apparent était de soutenir les prétentions de l'archiduc Charles à la couronne d'Espagne, les Anglais avaient mis la main sur Gibraltar (4 août 1704) ; cette place formidable n'eût jamais été prise si la garnison, la croyant imprenable, n'avait pas négligé les plus simples précautions pour la défendre. La France et l'Espagne comprirent aussitôt les conséquences d'une telle faute ; mais il était trop tard pour la réparer. Ce fut la dernière fois que les flottes de Louis XIV se déployèrent en ligne contre celles de l'Angleterre. La bataille de Malaga, où commandait le comte de Toulouse, demeura indécise ; mais une attaque directe contre Gibraltar, tentée par le baron de Pointis à la tête de treize vaisseaux (1705), entraîna la perte de cette escadre. Vingt-cinq vaisseaux

qui formaient alors la plus grande partie de la flotte française, furent employés l'année suivante à bloquer le portde Barcelone occupé par Péterborough; mais le comte de Toulouse se retira à l'approche de l'amiral anglais.

Tout en voyant diminuer le nombre de ses vaisseaux, Louis XIV n'abaissait devant ces revers de fortune ni ses desseins ni sa grande âme. Au plus fort de sa guerre contre l'Europe, entre Hochstett et Malplaquet, il trouvait encore (en 1708), une flotte, peu nombreuse, mais commandée par le comte de Forbin, pour tenter de rétablir le fils de Jacques II sur le trône d'Écosse. Trente-sept ans plus tard, on a vu le petit-fils du même prince, Charles-Édouard, s'embarquer (en 1745) sur une frégate française pour cette autre expédition, plus sérieuse dans ses calculs, mais plus fatale dans ses résultats, où périrent (à Culloden) les dernières espérances de l'infortunée maison des Stuarts.

La marine française est délaissée pendant les premières années du règne de Louis XV.

Si la France avait mis à profit pour rétablir sa marine les longues années de paix qui suivirent le traité d'Utrecht, elle aurait pu retrouver, au XVIIIe siècle, une partie de la gloire et de la puissance maritimes qu'elle avait conquises dans le siècle précédent. Même après l'abandon de Terre-Neuve et de l'Acadie, la Louisiane et surtout le Canada formaient encore en Amérique la base d'un vaste établissement colonial, où le pouvoir de la métropole était plus facile à maintenir, comme on l'a vu depuis, que dans les plus florissantes colonies de l'Angleterre. Il y avait aussi dans l'Inde française des germes féconds de force et de richesse. Mais la marine ne peut se développer et fleurir qu'au prix de coûteux sacrifices et de persévérants efforts; et sous le règne de Louis XV on sent partout l'absence de cette volonté ferme et obéie, de ces principes arrêtés, de ces grandes vues qui, malgré les vicissitudes des événements, ont imprimé au règne de Louis XIV un caractère de suite et d'unité que l'on admire.

Sous l'administration du cardinal de Fleury, la marine fut délaissée par économie, par négligence et presque par système [1].

Cette politique insouciante porta ses fruits. Les années qui suivirent la mort du cardinal furent marquées pour nos escadres par de douloureux revers [2]; car ni le sang-froid des officiers français, ni la valeur de leurs équipages ne pouvaient racheter l'infériorité de nos forces navales vis-à-vis de l'Angleterre. Comme compensation à ces désastres, nos armées de terre gagnaient la bataille de Fontenoy (11 mai 1745), et dans les mers de l'Inde, La Bourdonnais, à la tête d'une flotte improvisée, s'emparait de Madras (septembre 1746) : mais il n'y eut

[1] De 1725 à 1745, il ne fut alloué chaque année pour la marine que 9 millions, et sur cette somme il fallait distraire 1,500,000 livres pour la dépense des galères et 2,500,000 livres pour celle des colonies. Il ne restait donc que 5 millions pour tous les services de la flotte et l'armement des côtes. Lorsque éclata la guerre de 1744 un crédit extraordinaire de 10 millions fut accordé pour chacune des années 1744 et 1745, et les circonstances obligèrent à dépasser ce crédit de 6 millions; avec ces faibles ressources il avait été construit 12 frégates et 8 vaisseaux, outre 8 autres vaisseaux qui se trouvaient en chantier en 1745, et qui devaient être mis à l'eau en 1746.

[2] Assez de pages glorieuses figurent dans les annales de la France pour qu'elle sache avouer ses défaites ou ses fautes comme elle sait les réparer; mais ce que l'on a peine à comprendre, c'est que des écrivains français aient pris à tâche d'employer l'hyperbole pour assombrir encore des tableaux déjà trop douloureux dans leur simple vérité. Un des plus regrettables exemples de ces exagérations inconsidérées de langage est l'assertion que se permet Voltaire quand, après avoir raconté les pertes navales éprouvées par notre marine en 1746 et 1747 (*Siècle de Louis XV*, chap. 28), il ajoute : « La France n'avait plus alors qu'un seul vaisseau de guerre. »

Il est vrai que l'expédition malheureuse du duc d'Enville pour essayer, après la prise de Louisbourg, de reconquérir le cap Breton nous avait coûté 5 vaisseaux (13 septembre 1746); que dans le courant de la même année (1746) le vaisseau *le Vigilant* avait été détruit par l'amiral Warren, dans la rade de Louisbourg; que le vaisseau *l'Ardent* s'était brûlé lui-même pour se soustraire à l'ennemi, dans la baie de Quiberon; que l'année suivante au combat du cap Finistère (14 mai 1747) la flotte anglaise, forte de 17 vaisseaux, avait pris ou détruit 10 vaisseaux français et 2 frégates : qu'enfin le 17 octobre de la même année, M. de Lestanduère, attaqué par l'amiral Hawke à la tête de 20 vaisseaux, quand lui-même n'en avait que 8 sous ses ordres, n'était rentré à Brest, après des efforts de courage, qu'avec 2 vaisseaux seulement. Mais, malgré cette perte de 25 vaisseaux en deux années, la France, en 1748, avait encore à la mer :

sous ce règne que des intermittences de force et de faiblesse, des contrastes d'abaissement et de grandeur.

Défaite de l'amiral Byng.

On se remit à construire quelques vaisseaux, on rappela pour les commander l'habile gouverneur du Canada, La Gallissonnière, et bientôt la défaite de la flotte anglaise dans les eaux

En vaisseaux de tout rang........................		46
Savoir :		
1 vaisseau de 1er rang.		
10 vaisseaux de 2e rang.		
14 — de 3e rang.		
4 — de 4e rang.		
17 — de 5e rang (frégates).		
Plus, en construction :		
à Brest...........	3 vaisseaux	
à Toulon.........	5 —	
à Rochefort.......	2 —	10
Total.................		56

sans parler des autres bâtiments, tels que flûtes, gallotes ou bombardes, dont le chiffre doit être ajouté à l'effectif de la flotte.

Pour plus d'exactitude, on donne ici les noms de ces vaisseaux et frégates, groupés suivant les ports militaires desquels ils dépendaient, en 1748 :

BREST. — *Le Tonnant, le Magnanime, l'Intrépide, le Scythe, le Dauphin royal, le Superbe, l'Espérance, le Saint-Esprit, le Northumberland* (prise anglaise) *l'Alcide, le Lys, le Dragon, le Saint-Michel, l'Alcyon, l'Arc-en-ciel, l'Aquilon, le Caribon, l'Aurore, le Zéphyr, l'Atalante, la Syrène, la Mégère, l'Émeraude, la Galathée, la Mutine, le Dursley-Galley* (prise anglaise), *le Cumberland* (id.), *l'Anna-Sophia* (id.), *le Parham* (id.) (20).

En construction : *le Protée, le..., le...*

TOULON. — *Le Conquérant, le Ferme, le duc d'Orléans, l'Achille, le Triton, le Content, le Solide, le Toulouse, l'Heureux, le Fier, l'Oriflamme, la Diane, la Flore, la Volage* (14).

En construction : *le Téméraire, le Foudroyant, l'Orphée, l'Hippopotame, la Pomone.*

ROCHEFORT. — *Le Juste, la Marthe, la Friponne* (3).

En construction : *le Florissant, l'Élisabeth.*

Voir l'ouvrage de M. Brun, intitulé : *Guerres maritimes de la France (port de Toulon)*, t. I, p. 335. Paris, 1861. J'ai pu compléter ce tableau à l'aide des documents que M. le Ministre de la marine et MM. les préfets maritimes de Brest, Toulon et Rochefort ont eu l'obligeance de me communiquer.

de Minorque (20 mai 1756) montrait ce que la France aurait pu faire avec une marine forte et nombreuse. La prise de Port-Mahon fut la suite de ce succès, et l'Angleterre, en punissant de mort l'amiral John Byng, laissa voir combien cette perte était sensible à l'honneur de ses armes et aux intérêts de son commerce. Mais, dans l'Inde, Clive la consolait par ses victoires, tandis que le rappel de Dupleix (1754) avait fermé tout à coup l'avenir qui semblait s'ouvrir de ce côté pour la France.

Résultats désastreux de la guerre de Sept Ans.

Quelques difficultés relatives à un règlement de frontières entre les possessions françaises et celles de l'Angleterre sur les bords de l'Ohio, servirent d'occasion à la guerre lointaine qui amena la perte presque entière de nos colonies américaines. Les colons canadiens témoignèrent du moins, par l'énergie de leur résistance contre les Anglais, de l'attachement que leur avait inspiré la douceur de l'administration française : ceux de la Louisiane nous étaient si dévoués qu'on dut tenir d'abord secrète la Convention qui cédait une partie de leur territoire à Charles III. Ce ne fut qu'en joignant la surprise à la violence que l'Espagne réussit alors à les ranger passagèrement sous ses lois. Telle était la force des liens que la France a laissé briser. Mais en abandonnant le soin de sa marine, n'avait-elle pas d'avance condamné ses colonies à périr ?

L'Angleterre reste pour un temps maîtresse de la mer. Accroissement de sa flotte et développement progressif de son empire colonial.

Par une conséquence du même principe, l'Angleterre, en restant maîtresse de la mer, avait vu ses possessions s'agrandir sans cesse aux dépens des autres peuples maritimes, qui subissaient l'échec de sa politique ou de ses armes. Au moment même où la marine de la France était le plus affaiblie (1746), l'Angleterre possédait 150 vaisseaux, de 40 à 100 canons, 115 frégates ou autres moindres bâtiments, 14 galiotes à bombes et 10 brûlots, indépendamment des navires de charge et des corsaires. 40,000 matelots

étaient enrôlés pour le service de ses flottes. L'amiral Anson, par l'éclat de ses aventureuses entreprises dans son voyage autour du monde (1740-1744), semblait renouveler les prodiges qui avaient suivi la découverte de l'Amérique, et faisait porter à Londres, comme dans un triomphe naval, les richesses entassées sur son vaisseau *le Centurion.* A son exemple, les capteurs anglais se partageaient les riches dépouilles des galions espagnols et des navires français.

L'empire colonial de l'Angleterre devenait prédominant en tout lieu. En Amérique, le vaste ensemble de territoires successivement rattachés à la nouvelle Angleterre laissait bien loin en arrière les établissements espagnols du Mexique et du Pérou. L'Inde anglaise, dès ses premiers accroissements, effaçait déjà tout ce qu'avaient fondé dans ces parages la valeur portugaise, la patience hollandaise et les entreprises hardies de quelques Français. Sur la côte méridionale de l'Afrique, l'Angleterre, sans avoir encore conquis les établissements hollandais du Cap, tenait dans ses mains les deux grandes utilités de ce littoral, la traite des noirs et la navigation vers l'Inde. Enfin, par la prise de possession de Gibraltar, elle venait de s'assurer un moyen de dominer le commerce de la Méditerranée, où ses navires s'étaient montrés si tard. D'autre part, la jonction des deux couronnes d'Écosse et d'Angleterre, définitivement réunies sous la reine Anne (1707), avait accru la force intérieure de ce royaume, en supprimant un germe sans cesse renaissant de discordes civiles. La Grande-Bretagne était donc, à la fin de l'époque dont nous nous occupons ici, la première et presque la seule Puissance maritime dans le monde. Le rôle de la France semblait momentanément amoindri sur les mers : mais, sur le continent, elle concentrait ses forces, ajoutait la Lorraine à son territoire, et par la cohésion de ses anciennes provinces, les préparait à se fondre bientôt dans une puissante unité, d'où devait sortir le rétablissement de son influence.

CHAPITRE III.

ÉTATS MARITIMES DU NORD DE L'EUROPE.

SECTION Ire.

La Suède et le Danemark.

Nous avons réservé, pour en traiter à part, ce qui concerne les puissances maritimes du Nord. Ce n'est pas que ces puissances ne se soient trouvées plus ou moins mêlées au mouvement des affaires européennes dont nous venons d'esquisser le tableau ; mais pour faire ressortir le caractère et les phases diverses de la lutte qui s'était engagée, au XVIIe siècle, entre les quatre grands États maritimes de l'Europe, il convenait de ne pas embarrasser ce récit de faits étrangers.

Parmi les États du Nord sur lesquels notre attention doit se fixer maintenant, il en est deux que nous avons déjà vus, pendant l'époque précédente, jouer un rôle important dans l'histoire maritime, par leurs alliances et leurs guerres avec les villes composant la ligue hanséatique, lorsque celles-ci concentraient entre leurs mains presque tout le commerce des contrées septentrionales de l'Europe.

Les rois de Suède et de Danemark avaient été souvent obligés, à cette époque, de subir la loi des marchands de Lubeck, d'Amsterdam et de Hambourg; puis, cette ligue si entreprenante s'était peu à peu désunie; son affaiblissement avait commencé au moment où la Suède et le Danemark, réunissant leurs intérêts et leurs armes, avaient fait cause commune pour s'affranchir du joug commercial qu'on avait prétendu leur imposer. Mais il y avait, entre ces deux peuples, comme entre les Portugais et les Espagnols, une de ces incompatibilités d'humeur qu'un rapprochement fondé sur la contrainte ne fait qu'irriter et changer en haine.

L'union de Calmar ne peut se maintenir. Gustave Wasa rend à la Suède son indépendance, et lui fait prendre rang parmi les puissances maritimes et militaires de l'Europe.

L'union de Calmar, au lieu d'être un gage de paix, était devenue une occasion de réactions et de révoltes qui provoquaient des guerres de plus en plus cruelles et sanglantes, lorsque Gustave Wasa entreprit de rétablir l'indépendance de son pays. Il n'avait pas trouvé, comme il est arrivé depuis aux conjurés de Lisbonne, un peuple tout prêt à courir aux armes : Gustave Wasa, à peine échappé de la prison où il était lui-même détenu comme otage, eut besoin de ranimer par sa propre ardeur celle des paysans et des nobles dont il composa son armée. Il commença par rendre aux Suédois la conscience de leur force, avant d'employer cette force à conquérir pied à pied chacune des provinces occupées par les Danois. La Suède, qui avait semblé lui refuser d'abord jusqu'à un asile, lorsqu'il errait proscrit et solitaire dans les montagnes de la Dalécarlie, finit par le proclamer, non-seulement son libérateur, mais son maître (1527), et le maître le plus absolu qui fut jamais : il abusa de ce pouvoir pour violenter la conscience de son peuple, en l'entraînant malgré lui dans une révolution religieuse, et en proscrivant l'ancien culte par haine des prélats ambitieux qui avaient voulu retenir leur pays sous le joug de l'étranger.

Avec un gouvernement national et fort, la Suède sortit bientôt de l'obscurité où l'avait retenue jusque-là une situation mal assise. Elle s'était affranchie à la fois de la domination du Danemark et de la dépendance de la ligue hanséatique. C'était désormais avec les plus grands États de l'Europe qu'elle allait avoir ses relations et ses alliances. François Ier s'empressa de rechercher l'amitié du roi Gustave, et conclut avec lui une ligue offensive et défensive contre l'empereur Charles Quint, dont le roi de Danemark (Christian II) avait épousé la sœur. Chacun des deux rois confédérés s'engageait à fournir à l'autre, en cas de guerrre, jusqu'à 25,000 soldats et 50 vaisseaux ;

car la Suède était en mesure de tenir sa place dans le monde comme puissance maritime et militaire. Mais, sans négliger la navigation et le commerce, elle a montré plus d'aptitude et de goût pour les armes et les conquêtes. Deux de ses rois surtout (Gustave Adolphe et Charles XII) ont illustré à jamais leur nom et leur pays par des exploits guerriers qui égalent ceux des plùs grands capitaines des temps passés : mais parmi les hauts faits de Gustave Adolphe, nous n'avons à mentionner ici que les conquêtes qui ont agrandi la puissance maritime de ses États héréditaires.

Conquêtes maritimes de la Suède sous Gustave-Adolphe.

La Suède, qui, de sa presqu'île scandinave, dominait un des côtés de la mer Baltique, et entourait de ses possessions le golfe de Botnie, tendait naturellement à s'étendre sur les autres rivages de cette mer, et notamment à s'emparer des golfes de Finlande et de Livonie, pour s'assurer le double avantage d'une position à la fois continentale et insulaire. Il y avait, entre elle et les autres peuples du Nord établis depuis longtemps sur ces rivages, une guerre sans cesse renaissante, comme celle que les Anglais firent pendant cent ans à la France pour conserver leur part des côtes occidentales du continent. Gustave Adolphe réunit à sa couronne la Livonie, et rendit ainsi la Suède prépondérante dans la partie septentrionale de la mer Baltique.

En même temps, il poursuivait d'autres conquêtes sur les côtes qui se rapprochent du Danemark, et s'emparait des villes principales de la Poméranie et du Mecklembourg.

Nous n'avons pas à compléter ici le récit de ses exploits, quand, faisant pénétrer ses armées au cœur de l'Allemagne, et se mettant à la tête des princes luthériens, il abaisse la puissance de la maison d'Autriche, et trouve à Lutzen la mort au milieu de la victoire (16 novembre 1632).

Suite des guerres entre la Suède et le Danemark.

La séparation de la Suède d'avec le Danemark avait mis

fin aux guerres civiles entre ces deux peuples; mais ils avaient bientôt repris les armes pour le règlement de leurs frontières. Les Danois avaient conservé d'abord, sur la presqu'île scandinave, non-seulement la Norwége, mais la Scanie. Cette dernière province fut réunie à la Suède par Charles Gustave, dont le nom rappelle la célèbre bataille de Varsovie et l'une des grandes luttes qui marquèrent le déclin de la Pologne (1656).

Quant aux guerres de rivalité entre le Danemark et la Suède, elles ne forment plus qu'un épisode de peu d'intérêt dans l'histoire maritime du monde. C'est sur un autre ordre de faits que la lutte entre le czar Pierre et Charles XII va maintenant fixer nos regards.

SECTION III.

La Russie et la Prusse.

Nous avons dit comment, depuis la fin du XV[e] siècle, tous les intérêts maritimes des peuples de l'Europe s'étaient portés du côté de l'océan Atlantique.

Dans cet entraînement universel vers l'occident, on paraissait avoir oublié que, du côté du nord, le continent européen confinait à l'Asie et se trouvait baigné par la mer Blanche, d'où l'on pouvait communiquer avec le grand Océan par le détroit auquel Behring devait donner son nom.

Ainsi donc, après avoir découvert l'Amérique et l'Inde, il restait en quelque sorte à découvrir l'Europe elle-même dans ses contrées septentrionales, presque aussi vastes et presque aussi variées que certaines parties du continent américain, quant à leurs climats, quant à leurs populations, quant à leurs produits.

On se rappelait seulement que l'Europe occidentale avait été autrefois envahie et repeuplée par les ancêtres de ces peuples, et peut-être le souvenir même de la barbarie qu'ils nous avaient apportée avec eux dans les premiers siècles de notre ère, éloignait-il la pensée que la civilisation pût pénétrer à son tour

dans les steppes, dans les montagnes, dans les terres coupées par des fleuves immenses, d'où étaient sortis les Cimbres, les Goths, les Huns, les Gètes, les Sarmates.

Et, en effet, pendant mille ans et plus, ces contrées du Nord sont demeurées en dehors de tous les intérêts, de tous les calculs, de tous les rapports politiques ou sociaux de l'Europe moderne; quelques relations commerciales seulement s'y étaient conservées par le Danube et la mer Noire.

Comment la civilisation et le commerce se sont étendus des rivages de l'Italie à ceux de la mer Baltique.

C'était du côté de l'Italie qu'avait commencé la civilisation des barbares répandus sur l'empire romain. Puis le mouvement commercial et maritime, parti du golfe Adriatique et des rivages de Naples et de la Toscane, avait gagné de proche en proche ceux de la France, de l'Espagne, de l'Angleterre et de la Flandre. La confédération des villes hanséatiques avait marqué le premier progrès vers le nord; les royaumes scandinaves, si voisins de la Hollande et de l'Écosse, avaient été en quelque sorte conquis au commerce par cette ligue puissante qui, en les enlaçant par des traités, les avait fait entrer presque malgré eux dans la sphère des intérêts européens.

Ce mouvement les porta d'abord vers l'occident, car l'Europe occidentale fut, pendant l'époque dont nous achevons ici le tableau, le foyer où se concentraient les lumières, la civilisation, la puissance.

Nous venons d'y voir groupés l'un contre l'autre les quatre ou cinq grands États maritimes qui ont découvert et colonisé l'Amérique et l'Inde, et qui, sur leurs propres rivages, se sont disputé, au XVIIe siècle, avec tant de vigueur l'empire maritime et commercial du monde.

De ces luttes prolongées, deux États maritimes étaient sortis avec une tendance manifeste à grandir encore en force et en influence : la France sur le continent européen, et la puissance anglaise sur les mers. Toutes les forces vives de la chrétienté semblaient se partager entre ces deux États et l'Empire, dont

nous avons eu peu à nous occuper depuis Charles Quint, car les empereurs d'Allemagne n'ont plus été appelés qu'accidentellement à jouer un rôle dans les affaires maritimes du monde.

La formation du royaume de Prusse et le développement de l'empire russe vont changer les anciennes conditions de l'équilibre européen. Caractères différents de ces deux grands États.

Mais, au commencement du XVIII[e] siècle, ces conditions de l'équilibre européen vont changer. Deux grands États vont se former ou se produire, presque à la fois, du côté du nord : l'un plus rapproché de l'occident, l'autre, au contraire, touchant aux glaces du pôle et aux riches contrées de l'Asie.

Ces États nouveaux devront tous deux leur influence à des circonstances étranges et imprévues. Mais l'un se composera d'une agglomération de provinces dont chacune était entrée depuis longtemps dans la famille des nations européennes. Presque sans frontières naturelles et sans autre défense que ses soldats, la Prusse sera l'œuvre successive de la politique et des armes, un assemblage de démembrements et de conquêtes. Elle trouvera dans ses souverains de vaillants capitaines dont les hauts faits croîtront encore avec leur titre agrandi. Leurs domaines s'étendront sur une partie de cette côte de la Baltique qui faisait autrefois la richesse de la ligue hanséatique ; mais la Prusse, posée comme un camp au milieu de l'Europe, entourée de tous côtés de belliqueux voisins, comprendra qu'un grand état militaire est la première base de sa force, et qu'il est plus sage d'y appliquer toutes ses ressources que de les diviser entre une marine et des armées.

La Russie, au contraire, se présentera à l'Europe comme une nation déjà toute grande et toute forte, réunissant sous l'autorité absolue de son czar d'immenses territoires et de nombreuses tribus guerrières, auxquelles manquaient seulement la civilisation et les arts. Elle avait, à cette époque, les ressources et les défauts d'un peuple inculte comme les terres sur lesquelles il dressait ses tentes ou construisait ses huttes.

Ce peuple, au lieu de tomber aux mains d'envahisseurs étrangers, trouva dans un de ses czars un homme de guerre et de génie, qui entreprit de transformer ses propres sujets à peu près comme on s'y prend pour conquérir et dompter une nation ennemie. La milice remuante des Strélitz avait voulu s'emparer du pouvoir; il la détruisit par les supplices autant que par les armes : son fils, incapable ou mécontent, paraissait un obstacle à ses vues; il fit porter contre lui un arrêt de mort. Mais son coup d'œil aussi profond que rapide lui révéla ce qu'était la Moscovie, ce qu'elle pouvait devenir, et le secret pour opérer cette transformation qui s'est accomplie d'une manière si merveilleuse.

Ce secret, ce fut d'aller chercher la civilisation où elle était, dans l'occident et le midi de l'Europe, et de la transporter au cœur de ses États. Le czar Pierre ouvrit aux Hollandais, aux Vénitiens, aux Anglais, toutes les portes de son empire, comme d'autres barbares s'obstinent à les fermer. Pendant qu'il envoyait les fils de ses boyards étudier les sciences et les arts à Venise, à Livourne, à Amsterdam, il appelait chez lui les ouvriers, les marchands, les ingénieurs, les officiers, les hommes d'État de l'Europe; il les admit tous à son service, et s'en trouva bien.

La Russie presque entière étant déjà chrétienne, la civilisation n'eut pas à vaincre, pour y pénétrer, ces obstacles presque insurmontables qu'opposent ailleurs à nos mœurs adoucies un culte impur et grossier ou de fanatiques croyances.

Moyens employés par Pierre Iᵉʳ pour faire pénétrer la civilisation dans son empire. Soins qu'il donne à la marine.

Mais, avant de faire sur son peuple cette décisive épreuve, le czar Pierre résolut de l'essayer sur lui-même. Étrange et bizarre dans l'exécution des pensées les plus hautes, il voulut non-seulement apprendre, mais pratiquer de ses propres mains les arts qu'il se proposait d'introduire dans son empire; et ce que nous devons remarquer ici, c'est qu'à ses yeux le premier des arts pour un peuple situé comme la Russie entre plusieurs

mers, c'est la marine. Il se fait donc charpentier de navire et matelot à Saardam (1697), pour apprendre lui-même aux Russes à construire des vaisseaux et à s'en servir. Plus tard (en 1703-1704), il enlèvera aux Turcs la province d'Azof pour protéger sa première flotte, qu'il aura fait construire à l'embouchure du Tanaïs (aujourd'hui le Don). Il enlèvera l'Ingrie aux Suédois pour y fonder la seconde capitale de son empire, et développer ainsi sur la mer Baltique le commerce qui se faisait si difficilement sur la mer Blanche par le port lointain d'Arckhangel. Puis, par la conquête de Derbend (1723), il rendra la navigation de la mer Caspienne plus facile et plus sûre pour ses sujets, ayant ainsi mis son immense empire en communication immédiate avec les trois principales voies par lesquelles se faisaient, depuis des siècles, les échanges de produits entre les nations de l'ancien univers, l'Océan, la Méditerranée et les routes intérieures de la Perse et de l'Inde.

Guerre de Pierre Ier avec Charles XII.

Mais Pierre le Grand rencontra dans un autre souverain du Nord, dirai-je un ennemi ou un rival, digne de se mesurer avec lui. L'histoire, en admirant dans Charles XII le génie de la guerre et des conquêtes, ne lui accorde pas au même degré le génie politique et les qualités d'un grand roi. L'œuvre du czar Pierre est demeurée; les desseins de Charles XII se sont évanouis. Il y avait entre eux la distance qui sépare la gloire d'un conquérant de celle d'un fondateur d'empire. Et cependant on ne peut refuser au roi de Suède le juste pressentiment des dangers auxquels le développement imprévu de la Russie allait exposer les États du Nord et plus tard l'équilibre de tous les États européens. Lorsqu'il avait commencé ses campagnes par l'attaque de Narva, si voisine de Saint-Pétersbourg, n'avait-il pas compris quelle menace permanente serait bientôt pour la Suède une capitale Russe construite à l'extrême frontière de la Finlande?

Mais Charles XII s'est laissé entraîner par la fortune : il avait tenu un moment entre ses mains les destinées du nord

de l'Europe, comme Louis XIV s'était vu, vingt ans plus tôt, maître des destinées de l'Occident. Mais à Nimègue, Louis XIV avait agi avec modération quoique avec fierté : Charles XII, vainqueur des Danois, des Russes et des Polonais, ne sut pas se résoudre à accorder la paix quand elle lui était demandée par le czar.

Ne croyant rien d'impossible à ses soldats, il rêva la conquête du naissant mais déjà formidable empire, qu'il lui eût été facile de contenir et de limiter pour un demi-siècle. Et bientôt, au lieu d'imposer ses conditions à la Pologne et à la Russie, il fut réduit par la défaite de Pultawa (1709) à devenir pendant cinq ans le prisonnier, d'abord volontaire, puis forcé du grand seigneur. Tant de revers cependant n'avaient pu calmer ses ressentiments ni abattre son courage, et lorsque la mort le surprit au siége de Fréderickshald, il méditait encore avec Goertz et Alberoni des plans imaginaires tendant à changer la face des États européens.

Mais arrêtons-nous un instant sur les résultats de ces guerres dans lesquelles le czar apprit, à l'école de Charles XII, l'art de le vaincre, mais fut plus tard obligé de céder lui-même aux armes de la Turquie.

La Russie devient puissance maritime. Bataille d'Aland. Traité de Neustadt.

Les grands Etats territoriaux de l'Europe les mieux pourvus de beaux rivages et de bons ports étaient restés, pendant des siècles, sans flotte et sans marine. Pierre Ier se créa une marine militaire sur la Baltique, avant d'y posséder pour ainsi dire aucun rivage : ses armes n'avaient pas encore conquis l'Ingrie tout entière, lorsqu'il traça, sur des lagunes le plan de Saint-Pétersbourg (1703), et sur un îlot celui de Cronstad. Ce qui fut peut-être plus remarquable encore, c'est que sa flotte se trouva dès l'abord mieux construite pour faire la guerre navale dans ces mers que celle des Suédois, qui depuis des siècles naviguaient dans la Baltique et dans ses golfes. On voyait, dans la flotte de Pierre le Grand, et ces grands vaisseaux garnis

d'une artillerie puissante qui font la force des marines modernes, et en nombre bien plus grand, des galères et demi-galères de forme vénitienne. Celles-ci n'avaient presque jamais été employées sur d'autres mers que la Méditerranée, mais se trouvèrent merveilleusement propres à manœuvrer entre les écueils et sur les bas-fonds dont les rivages de la Suède et de la Finlande sont hérissés. Le czar dut à cette cause et le succès de sa descente à Elsinfort (22 mai 1713) et le gain de la célèbre bataille livrée près des îles d'Aland (8 août 1714) à la suite de laquelle il voulut jouir des honneurs d'un triomphe naval dans sa nouvelle capitale de Saint-Pétersbourg.

Le traité de Neustad (1721) fit passer définitivement aux mains de Pierre Ier, non-seulement l'Ingrie, mais le fief de Viborg, l'Esthonie et la Livonie. Saint-Pétersbourg ne fut plus isolé dans son golfe. Narva, Revel, Pernov, Riga formèrent à la Russie une ligne imposante de villes maritimes sur le rivage de la Baltique.

Mais suivons vers le nord son développement sur d'autres mers.

Coup d'œil sur les possessions maritimes de la Russie, du côté du nord.

Les lacs de Ladoga et d'Onéga semblent abréger la distance entre le golfe de Finlande et la mer Blanche, où la Russie avait eu son premier port de commerce, Arkhangel. On se rappelle comment, en 1553, l'Anglais Richard Chancellor, cherchant le passage aux Indes par le nord, fut jeté sur ce rivage hospitalier par une tempête, et en profita pour établir entre l'Angleterre et le czar (Ivan Vasiliewitch) des rapports de commerce et d'amitié. Ce fut le premier lien de ces deux grands États dont l'un était encore barbare et presque inconnu de l'Europe civilisée. Dans l'espoir d'arriver à l'océan Indien, les Anglais poussèrent leurs découvertes vers l'est jusqu'à la côte de la Nouvelle Zemble, au détroit de Waigatz et au golfe de l'Oby, mais les difficultés qu'ils trouvèrent à naviguer parmi les glaces leur

[1] Voir ci-dessus page 426.

firent abandonner la voie maritime pour chercher, à la suite d'une caravane russe, la route de la Perse par Astracan. Près de deux siècles s'étaient écoulés sans qu'on eût réussi à reconnaître de ce côté l'extrémité du continent américain, lorsque le czar Pierre chargea le danois Behring de continuer l'exploration des mers du pôle. Ce hardi navigateur, parti du Kamtschatka (en 1725), fit voile dans la direction de l'Amérique; mais ce ne fut pas à son premier voyage qu'il pénétra dans le détroit qui porte son nom. Ce passage, si longtemps cherché, fut trouvé seulement en 1741, et Vital Behring périt, comme Ferdinand de Magellan, victime de son ardeur pour les découvertes, sur une des îles de cet archipel (archipel des Aléoutes) qu'il ajouta aux possessions des czars. Les frontières maritimes de la Russie asiatique se trouvèrent ainsi reconnues de toutes parts, depuis la Nouvelle-Zemble et le golfe de l'Oby jusqu'à la mer d'Okhotsk sur le rivage de laquelle la Tartarie russe confine avec la Tartarie chinoise.

Quoiqu'elle se présentât bien tard sur le continent de l'Amérique, l'impératrice Élisabeth put encore y prendre possession, au moins nominalement, de ce vaste pays des Esquimaux dont l'extrémité aboutit au détroit de Behring.

Entreprises de la Russie sur les rivages de la mer Noire.

Ce n'étaient pas les progrès de la Russie du côté de ces déserts ou de ces mers glacées qui devaient exciter contre elle les jalousies de l'Europe occidentale. Mais, en suivant à travers l'Asie les chaînes de montagnes qui séparent l'Amour de l'Oural, on retrouve dans l'Europe ce même empire des czars assis encore sur deux mers : la mer Caspienne, qui le met en rapport avec la Perse, et la mer Noire. Cette dernière sur laquelle, à l'avénement de Pierre le Grand, la Russie possédait à peine du côté de la mer d'Azof une étroite issue, a toujours été l'objet de ses ambitieux désirs. Pour y faire flotter son pavillon tout d'abord, le czar Pierre avait établi ses premiers chantiers de marine à Voronestch près de l'embouchure du Tanaïs. Il faisait alors le siége d'Azof, et sa flottille, composée de saïques

vénitiennes et de deux vaisseaux construits par des Hollandais, contribua au succès chèrement acheté de cette difficile entreprise : une fois maître de la ville, le czar y creusa un port militaire, et hâta ses armements pour mettre en mer une flotte de cinquante vaisseaux de haut bord, avec laquelle il comptait poursuivre ses entreprises contre les Turcs.

La Crimée.

La Crimée (l'ancienne Chersonèse Taurique), sur laquelle les Grecs et les Génois avaient successivement possédé des colonies, détruites tour à tour par les incursions des barbares, avait surtout fixé l'attention du czar. S'avançant au milieu de la mer Noire, comme l'ancien Péloponèse (la Morée) au milieu de la mer d'Ionie, cette presqu'île semblait promettre aux Russes, s'ils s'en rendaient maîtres, l'empire des rivages voisins qu'elle commandait. Aussi, dès le temps qu'il partageait avec son frère Yvan le titre de czar, Pierre Ier avait-il déclaré la guerre au khan des Tartares de Crimée et envoyé contre lui le prince Gallitzin à la tête d'une armée; mais l'issue de cette première expédition fut malheureuse. Les Russes ne parvinrent qu'à la fin du XVIIIe siècle (1789-1791) à réunir définitivement la Crimée à l'Ukraine, dont le czar Pierre avait achevé la soumission.

Une autre entreprise, dont le czar espérait encore de plus grands avantages, car un succès pouvait le conduire jusqu'aux bouches du Danube, devint, au contraire, du côté de l'Orient, l'écueil de ses armes et de sa fortune.

La Moldavie et la Valachie.

La Moldavie et la Valachie, après les vicissitudes malheureuses qu'ont éprouvées au moyen âge les provinces chrétiennes qui se trouvaient comme pressées entre l'empire grec et les Barbares, avaient conservé en dernier lieu assez de liberté pour avoir des vaïvodes ou hospodars de leur nation, mais pas assez pour les choisir eux-mêmes ou pour s'affranchir de la dépendance onéreuse du Grand-Seigneur.

Cette situation précaire d'une nationalité incertaine, neutre

par faiblesse et soumise par crainte d'aggraver son joug, ou par impuissance de se révolter, semble faite pour tenter l'ambition d'un puissant voisin.

Pierre le Grand se laissa facilement persuader par les promesses du vaïvode Demetrius Cantomir; mais la Turquie était encore assez puissante pour le faire repentir de sa confiance trop crédule, et pour se mettre elle-même à l'abri des dangers que lui faisaient pressentir la prise d'Azow, la construction de Yékaterinoslav (Taganrog) et la flotte russe descendue du Tanaïs dans la mer Noire.

Capitulation du Pruth (1711).

La capitulation du Pruth, qui fut pour Pierre le Grand le salut de son armée, lui coûta l'abandon de sa conquête, la destruction de son port militaire, et retarda, comme nous l'avons dit, de soixante-dix ans l'accomplissement des projets de la Russie sur la Crimée.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE DU PREMIER VOLUME

PAR ORDRE D'ÉPOQUES ET DE CHAPITRES.

FIN DE LA TABLE.

CORBEIL, typ. et stér. de CRÉTÉ.

